

Vorlage III/797/2017**Gemeindevertretung**

zur 8. Sitzung

am 28.04.2017

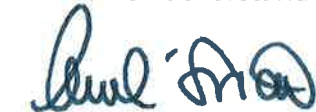
**Betreff: Klageverfahren u.a. gegen Land Hessen „Planfeststellungsbeschluss
Ausbau Flughafen Frankfurt/Main“****hier: Rücknahme der Klage****Anlage: Beschluss des hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 21.02.2017****Die Gemeindevertretung möge beschließen:****Der Beschluss des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes vom 21.02.2017 wird zur
Kenntnis genommen.****Es werden keine weiteren Rechtsmittel, hier Beschwerde wegen Nichtzulassung der
Revision, eingelegt. Das Verwaltungsstreitverfahren gegen das Land Hessen (Beklagte)
wird in dieser Sache von allen beteiligten Kommunen (Klägerinnen) Erzhausen, Griesheim,
Groß-Zimmern, Roßdorf und Weiterstadt beendet.****Begründung:**

Das Verwaltungsstreitverfahren mehrerer Kommunen gegen den Planfeststellungsbeschluss des Landes Hessen von 2007 am 21. Februar 2017 ist mit einem Gerichtsbeschluss vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof beendet worden. Geklagt hatten die Stadt Griesheim, die Gemeinde Erzhausen, die Gemeinde Groß-Zimmern, die Gemeinde Roßdorf und die Stadt Weiterstadt. Mit dem Gerichtsbeschluss ging ein seit dem 8. Februar 2008 laufendes Klageverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof zu Ende.

Vorausgegangen waren 11 Musterverfahren, über die der Verwaltungsgerichtshof am 21.09.2009 entschieden hatte. Die dort erzielten für die Gemeinden günstigen Regelungen konnten jetzt auf die im Nachtragsverfahren zum Zuge gekommenen Kommunen übertragen werden: Neben dem Nachtflugverbot von 23.00 Uhr - 5:00 Uhr gab es auch eine Verminderung des Luftverkehrs in den Nachtrandstunden von 22:00 Uhr - 23:00 und von 5:00 Uhr - 6:00 Uhr.

In seiner jetzigen Entscheidung vom 21.02.2017 hat der VGH Kassel die örtliche Situation in den klagenden Gemeinden als nicht so gravierend angesehen, dass man von erheblichen Besonderheiten ausgehen müsse. Die von den Kommunen behaupteten Mehrbelastungen seien im Planfeststellungsbeschluss und in den Musterurteilen schon berücksichtigt. Daher wurden auch eine erneute mündliche Verhandlung und eine Beweisaufnahme abgelehnt. In dem knapp 60 Seiten umfassenden Beschluss wird die Revision nicht zugelassen.

Der Gemeindevorstand empfiehlt, der Beschlussvorlage zuzustimmen.



Christel Sprößler, Bürgermeisterin

 einstimmig

dafür

dagegen

Enthaltungen

Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Brüder-Grimm-Platz 1 - 3, 34117 Kassel

Rechtsanwälte
Wolfgang Baumann und Kollegen
Annastraße 28
97072 Würzburg

Ihr Schreiben vom
Ihr Zeichen

FFM-WB/ss

Unser Aktenzeichen
(Bitte stets angeben!)

9 C 318/13.T

Telefon
Telefax

(0561) 1007 - 0
(0611) 327618532

Empfangsbekanntnis

(Zustellung gemäß § 174 Abs. 1 ZPO)

in der Verwaltungsrechtssache
Gemeinde Erzhausen u. a. ./ Land Hessen

Ausfertigung des Beschlusses vom 21.02.2017

habe ich am 07.03.2017 erhalten.

07.03.2017

BAUMANN RECHTSANWÄLTE
Partnerschaftsgesellschaft mbB
Annastraße 28 · 97072 Würzburg
www.baumann-rechtsanwaelt.de

Datum, Stempel und Unterschrift

Bitte dieses EB mit Eingangsdatum, Stempel und Unterschrift bzw. qualifizierter elektronischer Signatur versehen und sofort zurück senden.

Urschriftlich zurück an:

Hessischer Verwaltungsgerichtshof
Brüder-Grimm-Platz 1 - 3
34117 Kassel

oder per Telefax
(0611) 327618532



* 0 9 0 0 3 1 8 4 6 5 2 0 4 *

Hessischer Verwaltungsgerichtshof
9. Senat



Hessischer Verwaltungsgerichtshof
Brüder Grimm-Platz 1 ☒ 34117 Kassel
Aktenzeichen (Bitte stets angeben) **9 C 318/13.T**

Rechtsanwälte
Wolfgang Baumann und Kollegen
Annastraße 28
97072 Würzburg

Dienststellen-Nr 0228
Ihr Zeichen FFM-WB/ss
Durchwahl (0561) 1007 - 299
Datum 02.03.2017

GEGEN EB

EINGEGANGEN

06 März 2017 v.S.

Sehr geehrte Damen und Herren,

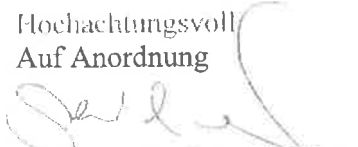
in dem Verwaltungsstreitverfahren

Gemeinde Erzhausen u. a. ./ Land Hessen

erhalten Sie eine Ausfertigung des Beschlusses vom 21.02.2017.

Es wird um Rücksendung des beigelegten Empfangsbekanntnisses gebeten.

Hochachtungsvoll
Auf Anordnung


Semmler, Justizbeschäftigte

Maschinell erstellt, ohne Unterschrift gültig.

Hinweis:

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof empfängt und versendet seit dem 2. Juni 2014 Telefaxe digital über die zentrale Faxnummer 0611/327618532.

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,
Richterin am Hess. VGH Bohn,
Richter am Hess. VGH Schmidt,
Richter am Hess. VGH Kohde

am 21. Februar 2017 beschlossen:

Das Verfahren wird hinsichtlich der Anträge, den Beklagten zu verpflichten, im Wege der Planergänzung ein Nachtflugverbot für die Zeit von 23:00 bis 5:00 Uhr mit Ausnahme für Hilfs- und Rettungsflüge festzusetzen, nach übereinstimmender Erklärung der Erledigung in der Hauptsache eingestellt.

Im Übrigen werden die Klagen abgewiesen.

Die Klägerinnen haben die Gerichtskosten und die außergerichtlichen Kosten des Beklagten und der Beigeladenen zu je 6/40 zu tragen. Der Beklagte und die Beigeladene haben jeweils 5/40 der Gerichtskosten und der außergerichtlichen Kosten der Klägerinnen zu tragen. Im Übrigen werden außergerichtliche Kosten nicht erstattet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Der Streitwert für das Verfahren wird endgültig auf 300.000,-- € festgesetzt, wobei auf jede der Klägerinnen zu 1. bis 5. 60.000,-- € entfallen.

GRÜNDE:

A.

Die Klägerinnen wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 18. Dezember 2007 zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main in der aktuell geltenden Fassung. Die Stadt- und Gemeindegebiete der Klägerinnen liegen im Süden und Südosten des Flughafengeländes.

Das zugelassene Vorhaben umfasst die Errichtung der am 21. Oktober 2011 in Betrieb genommenen Landebahn Nordwest im Kelsterbacher Wald, den mittlerweile begonnenen Bau eines dritten Terminals auf dem südöstlichen Flughafengelände, ein neu strukturiertes Fracht- und Wartungszentrum im Süden des Flughafens und den Ausbau der umliegenden öffentlichen Straßen. 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 ursprünglich 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.

Über den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 wurden elf Verwaltungsstreitverfahren als Musterverfahren vorab durchgeführt; die weiteren Verfahren waren bis zum rechtskräftigen Abschluss der Musterverfahren ausgesetzt worden, darunter auch das Verfahren der Klägerinnen (mit Beschluss vom 27. Januar 2009, Bl. I/04 f. der Gerichtsakte - GA - 11 C 359/08.T).

In den Musterverfahren verpflichtete sodann der 11. Senat des beschließenden Gerichts mit Urteil vom 21. August 2009 (Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a.) das beklagte Land, über die Zulassung planmäßiger Flüge in der Zeit von 23:00 bis 05:00 Uhr (bisher: 17 Nachtflüge) sowie über den Bezugszeitraum für die Zulassung von durchschnittlich 150 planmäßigen Flügen je Nacht in dem Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden. Soweit der Planfeststellungsbeschluss diesen Verpflichtungen entgegenstand, wurde er aufgehoben. Im Übrigen wurden die Klagen abgewiesen.

Über die sowohl von Klägerseite als auch vom Beklagten in acht Musterverfahren von Kommunen, Privatklägern und einem Klinikum eingelegten Revisionen wurde mit Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012 (BVerwG 4 C 8.09 u.a. - Hess. VGH

11 C 227/08.T u.a.) entschieden. Das erstinstanzliche Urteil wurde insoweit abgeändert, als der Beklagte verpflichtet wurde, über die Zulassung planmäßiger Flugbewegungen zwischen 22:00 und 06:00 Uhr, soweit diese durchschnittlich 133 je Nacht, bezogen auf das Kalenderjahr, übersteigen, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden. Ferner beanstandete das Revisionsgericht die planfestgestellte Regelung des Schallschutzes für die gewerblich genutzten Grundstücke einiger Kläger und verpflichtete den Beklagten, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu darüber zu entscheiden.

Zur Umsetzung dieses Urteils änderte der Beklagte mit seiner 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 Zeiträume (Slots) für Flugbewegungen zwischen 22:00 und 23:00 Uhr sowie 05:00 und 06:00 Uhr zuweisen.“

Zugleich hob der Beklagte Teil A II 4.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses - und damit die Regelungen über die Zulassung planmäßiger Flüge in der Zeit von 23:00 bis 05:00 Uhr - auf. Daneben hat der Planfeststellungsbeschluss seither noch weitere Änderungen erfahren, u. a. hinsichtlich eines neuen Schallschutzkonzepts in Bezug auf gewerbliche Nutzungen, Schutzvorkehrungen gegen Wirbelschleppenrisiken (Planergänzungsbeschlüsse vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014) und einer Umgestaltung des Terminal 3 (Planergänzungsbeschluss vom 6. September 2013).

Nachdem schließlich das Bundesverwaltungsgericht mit Beschluss vom 16. Januar 2013 (BVerwG 4 B 15.10 - Hess. VGH 11 C 305/08.T) im letzten noch anhängigen Musterverfahren die Nichtzulassungsbeschwerde eines im Umfeld des Flughafens gelegenen Störfallbetriebs wie schon zuvor das Rechtsmittel eines Umweltschutzverbandes (BVerwG 4 B 77.09 - Hess. VGH 11 C 318/08.T) zurückgewiesen hatte, hat der Senat die ausgesetzten Verfahren u. a. der hiesigen Klägerinnen fortgesetzt und dabei darauf hingewiesen, dass gegebenenfalls gemäß § 93a VwGO verfahren werde (Bl. I/015 GA).

Die Klägerinnen haben ihre am 8. Februar 2008 erhobenen Klagen vom 7. Februar 2008, mit denen sie neben der Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18.

Dezember 2007 (Bl. I/053 der Gerichtsakte - GA - 11 C 359/08.T) und der hilfsweise beantragten Feststellung der Rechtswidrigkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses mit weiteren Hilfsanträgen zahlreiche Betriebsbeschränkungen verlangt haben (Schriftsatz vom 25.03.2008, Bl. I/053 ff. GA 11 C 359/08.T), mit mehreren, im Einzelnen bezeichneten Verfahrensfehlern, der Verletzung forst-, naturschutz- und wasserrechtlicher Belange sowie Abwägungsmängeln hinsichtlich des Lärmschutzes und der Luftschadstoffe, wegen der fehlerhaften Nichtberücksichtigung möglicher Flugroutenänderungen und bei der Planrechtfertigung begründet.

Die Klägerinnen haben mit Schriftsatz vom 25. März 2008 (Bl. I/051 ff. GA 11 C 359/08.T) folgende Anträge angekündigt (Bl. I/053 f. GA 11 C 359/08.T):

- I. Der Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007, Az.: PF-66p-V-, wird aufgehoben.
- II. Hilfsweise wird beantragt festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 nach Maßgabe der Entscheidungsgründe rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf.
- III. Höchst hilfsweise stellen wir für den Fall, dass den vorgenannten Anträgen nicht stattgegeben wird, weitere Hilfsanträge:
 1. Regelungen zur Vermeidung von Gesundheitsgefahren durch Schadstoffe
 - a) Der Beklagte wird hinsichtlich sämtlicher Kläger verpflichtet, im Wege der Planergänzung die Wirkung des Planfeststellungsbeschlusses so lange aufzuschieben, bis sämtliche Grenzwerte der 22. BImSchV für PM10, Benzo(a)pyren, Stickstoffoxide (NO₂ /NOX), Kohlenmonoxid und Kohlendioxid (CO/CO₂) sowie Schwefeldioxid (SO₂) am Flughafenstandort nachweislich eingehalten werden.
 - b) Hilfsweise: Der Beklagte wird hinsichtlich sämtlicher Kläger verpflichtet, im Wege der Planergänzung die Zahl der Flugbewegungen auf ein Maß zu reduzieren, das gewährleistet, dass die Grenzwerte für die in III.1 a) genannten Stoffe am Flughafen nachweislich eingehalten werden.
 2. Regelungen zur Vermeidung und Minderung des durch den Betrieb des Verkehrsflughafens verursachten Fluglärms
 - a) Der Beklagte wird hinsichtlich sämtlicher Kläger verpflichtet, im Wege der Planergänzung durch Festsetzung geeigneter Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes sicherzustellen, dass der durch den Betrieb des Verkehrsflughafens verursachte Fluglärm tagsüber in den Innenräumen A-bewertete Maximalpegel von 45 dB(A) sowie einen A-bewerteten Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht übersteigt.

- b) Der Beklagte wird hinsichtlich sämtlicher Kläger verpflichtet, im Wege der Planergänzung ein Nachtflugverbot für die Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr mit Ausnahme für Hilfs- und Rettungsflüge festzusetzen.
- Hilfsweise hierzu wird der Beklagte hinsichtlich sämtlicher Kläger verpflichtet, im Wege der Planergänzung durch Festsetzung geeigneter Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes für die Nacht sicherzustellen, dass der durch den Betrieb des Verkehrsflughafens verursachte Fluglärm in zum Schlafen geeigneten Innenräumen Schallpegel von 6×52 dB(A) bei einem energieäquivalenten Dauerschallpegel von 30 dB(A) nicht übersteigt.
- c) Äußerst hilfsweise wird für sämtliche Kläger hinsichtlich der Hilfsanträge zu a) und b) beantragt,
- dass der Beklagte verpflichtet wird, über Schutzauflagen zum Lärmschutz zugunsten der Kläger auf Grundlage der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu bescheiden.
- d) Der Beklagte wird hinsichtlich sämtlicher Kläger verpflichtet, den Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 so zu ergänzen, dass bei Änderung von An- und Abflugverfahren oder von Flugrouten neue aktive oder passive Schutzmaßnahmen festzusetzen sind.
3. Der Beklagte wird hinsichtlich sämtlicher Kläger verpflichtet, im Wege der Planergänzung Regelungen über die Entschädigung entstandener Grundstückswertverluste unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu treffen.
4. Höchst hilfsweise wird der Beklagte verpflichtet, in das Ermessen des Gerichts gestellte weitere Schutzauflagen festzusetzen.

Zur ergänzenden Begründung ihrer Klagen und ihres Antrags, darüber im Wege einer mündlichen Verhandlung zu entscheiden, tragen die Klägerinnen nach Fortsetzung des Verfahrens vor, das vorliegende Verfahren werfe zahlreiche Tatsachen- und Rechtsfragen auf, die in den Musterverfahren keine Behandlung gefunden hätten. Außerdem verstoße eine Entscheidung nach § 93a VwGO ohne Durchführung einer mündlichen Verhandlung gegen Art. 6 EMRK und Art. 47 der EU-Grundrechtecharta, und dadurch würden der Grundsatz zur Gewährung rechtlichen Gehörs, der Mündlichkeitsgrundsatz und der Unmittelbarkeitsgrundsatz verletzt.

Die Fluglärmermittlung sei fehlerhaft, und dies beruhe auf einem dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten, jedoch nicht realisierbaren Betriebskonzept, wie die Entscheidung des Gerichts über die Rechtswidrigkeit der sog. Südumfliegung ergeben habe. Denn dadurch komme es zu erhöhten Lärmbelastungen bei den Klägerinnen, die überhaupt nicht berücksichtigt worden seien. Es sei deshalb zu klären, inwieweit dies zu einem Ermittlungsdefizit geführt und sich auf die Variantenauswahl und die Standortfrage ausgewirkt habe. Die den Nachtflug betreffenden Regelungen seien nach wie vor

unzureichend, insbesondere bringe das von der Rechtsprechung gebilligte Konzept des An- und Abschwellens des Lärms keinerlei lärmindernde Effekte für die Betroffenen mit sich. Hinzu komme, dass neue wissenschaftliche, insbesondere lärmmedizinische Erkenntnisse vorlägen, die in den Musterverfahren noch nicht berücksichtigt worden seien und die eine Zulassung nächtlicher Flugbewegungen aus Gründen des Gesundheitsschutzes der Bevölkerung als unabgewogen erscheinen ließen. Die Feststellungen zur Gefährlichkeit der von dem Vorhaben ausgehenden Luftschadstoffe seien fehlerhaft, weil auf einer unzureichenden Tatsachengrundlage Feststellungen dazu getroffen worden seien, dass keine Anhaltspunkte für ein Scheitern der Luftreinhalteplanung bestünden. Mit dem Verweis auf die Luftreinhalteplanung sei darüber hinaus Gemeinschaftsrecht verletzt worden. Das Gutachten G13.4 „Luftschadstoffe - Gesamtmissionen“ enthalte erhebliche und auch offenkundige Fehler, und das Gutachten G14 „Humantoxikologie“ sei untauglich zur Bewertung von Schadstoffen. Schließlich leide auch die Umweltverträglichkeitsprüfung an Mängeln hinsichtlich der Luftschadstoffe.

Mit Schriftsatz vom 31. März 2014 (Bl. II/0407 GA) haben die Klägerinnen den Bescheid des Beklagten vom 29. Mai 2012 über die Änderung der nächtlichen Flugbetriebsbeschränkungen (Az. 66 p 01.03.04/024, Bl. 27 der Behördenakte - BA -) in ihr Verfahren einbezogen.

Mit Schriftsatz vom 29. August 2014 (Bl. IV/0566 GA) haben die Klägerinnen folgende prozessuale Erklärungen abgegeben:

1. Soweit sich die Klage gegen die Zulassung von planmäßigen Flugbewegungen in der Zeit von 23:00 Uhr bis 5:00 Uhr richtete (Teil A II 4.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses in der bis zum 29.5.2012 geltenden Fassung), wird der Rechtsstreit in der Hauptsache für erledigt erklärt,
2. Soweit sich die Klage gegen die Zulassung von mehr als 133 planmäßigen Flugbewegungen in der Gesamtnacht richtete (Teil A II 4.1 Satz 1 und 2 des Planfeststellungsbeschlusses in der bis zum 29.5.2012 geltenden Fassung), wird der Rechtsstreit in der Hauptsache für erledigt erklärt,

und insoweit beantragt, die Kosten dem Beklagten und der Beigeladenen aufzuerlegen. Dieser Teilerledigungserklärung hat der Beklagte mit Schriftsatz vom 29. Oktober 2014 (Bl. V/0795 GA) zugestimmt.

Die Klägerinnen haben abschließend noch folgende Anträge angekündigt (Schriftsatz vom 29.08.2014, Bl. IV/0567 GA):

1. Den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 in der aktuell geltenden Fassung aufzuheben,
2. hilfsweise,

den Beklagten zu verpflichten, über eine weitergehende Beschränkung des Flugbetriebs in der Zeit zwischen 22 Uhr und 23 Uhr und zwischen 5 Uhr und 6 Uhr unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu entscheiden.

Der Beklagte und die Beigeladene beantragen,
die Klage abzuweisen.

Ihrer im Einzelnen begründeten Ansicht nach weist das Klagebegehren gegenüber den rechtskräftig entschiedenen Musterverfahren weder wesentliche Besonderheiten tatsächlicher oder rechtlicher Art auf, noch stelle sich der Sachverhalt als nicht geklärt dar. Einer Entscheidung nach § 93a VwGO stehe deshalb nichts entgegen, insbesondere setze der Änderungsbescheid vom 29. Mai 2012 das Musterverfahrensurteil des Bundesverwaltungsgerichts hinsichtlich der Nachtflüge lediglich „Eins zu Eins“ um. Weder Art. 6 EMRK noch Art. 47 der EU-Grundrechtecharta hinderten an dieser Entscheidung durch Beschluss, da Körperschaften öffentlichen Rechts weder Träger von Menschenrechten noch von Grundrechten seien und sich deshalb schon nicht darauf berufen könnten.

Für die weiteren Einzelheiten des Sachverhalts und das Vorbringen der Beteiligten wird auf den Inhalt der Gerichtsakte, auf den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss in der Fassung der Planänderungsbeschlüsse sowie die dazu vom Beklagten jeweils vorgelegten Behördenakten, die auch zu diesem Verfahren beigezogen wurden, und im Übrigen auf die Urteile des Hess. VGH vom 21. August 2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a., 11 C 305/08.T und 11 C 318/08.T - sowie die Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts vom 14. April 2011 - 4 B 77.09 -, vom 4. April 2012 - BVerwG 4 C 8.09 u.a. - und vom 16. Januar 2013 - 4 B 15.10 - Bezug genommen.

B.

I. Nachdem die Klägerinnen und der Beklagte hinsichtlich der im Tenor bezeichneten Anträge übereinstimmend die Erledigung der Hauptsache erklärt haben, ist das Verfahren insoweit teilweise einzustellen (§ 92 Abs. 3 VwGO analog). Die Zustimmung der Beigeladenen ist zur Feststellung übereinstimmender Erledigungserklärungen nicht erforderlich, da wegen der Dispositionsbefugnis der Hauptbeteiligten des Rechtsstreits

nur deren übereinstimmende Erledigungserklärungen notwendig sind (Kopp/Schenke, VwGO-Kommentar, 22. Aufl. 2016, § 161 Rn. 14).

II. Im Übrigen macht der Senat von der ihm durch § 93a Abs. 2 Satz 1 VwGO eröffneten Möglichkeit Gebrauch, ohne mündliche Verhandlung durch Beschluss zu entscheiden. Der Senat ist an dieser Entscheidung weder durch den Planergänzungsbeschluss des Beklagten vom 29. Mai 2012 gehindert, noch stehen dem Art. 103 GG, Art. 6 EMRK oder Art. 47 der EU-Grundrechtecharta entgegen.

1. Der Senat ist nicht an einer Entscheidung gemäß § 93a VwGO über den verbleibenden Streitgegenstand gehindert, obwohl der von den Klägerinnen ausdrücklich in das Verfahren einbezogene Planergänzungsbeschluss vom 29. Mai 2012, mit dem die Zulassung von 17 planmäßigen Flugbewegungen in der Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr aufgehoben und der Beklagte verpflichtet wurde, über eine Zulassung planmäßiger Flüge in dieser Zeit unter Beachtung seiner Rechtsauffassung neu zu entscheiden, nicht Gegenstand der Musterverfahren war. Denn die abschließend angekündigten Anträge der Klägerinnen beziehen sich schon nach ihrem ausdrücklichen Wortlaut sämtlich nur noch auf den von diesen späteren Änderungen nicht erfassten Regelungsgehalt des Planfeststellungsbeschlusses in der Fassung vom 18. Dezember 2007, über den in den Musterverfahren entschieden wurde (vgl. dazu grundsätzlich BVerwG, Beschluss vom 20. September 2007 - 4 A 1008.07 -, juris Rn. 17).

Im Übrigen wurde mit dem Planergänzungsbeschluss des Beklagten vom 29. Mai 2012 nach der insoweit durch das Revisionsurteil des Bundesverwaltungsgerichts eingetretenen Gestaltungswirkung der Planfeststellungsbeschluss zur Klarstellung diesem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012 angepasst (BVerwG, Beschluss vom 23.01.2017 - 4 B 39/15 -, Rn. 13). Auch wenn die mit dem Bescheid vom 29. Mai 2012 verfügte Änderung zu einem Teil des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses geworden ist, so dass eine einheitliche Planungsentscheidung vorliegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. März 2009 - 9 A 31.07 -, juris Rn. 23), so geht ihr Regelungsgehalt mithin nicht über das hinaus, worüber in den Musterverfahren abschließend entschieden worden ist, wie im Folgenden noch näher ausgeführt wird (III. 2.3.2).

2. Auch die übrigen Voraussetzungen für eine Entscheidung im Beschlusswege nach § 93a Abs. 2 Satz 1 VwGO in dem oben dargelegten Umfang sind gegeben.

Über die in den Musterverfahren erhobenen und wie vorliegend auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 bzw. der Feststellung dessen Rechtswidrigkeit und die Anordnung weiterer Betriebsbeschränkungen gerichteten, nahezu gleichlautenden Klagen wurde dort durch die Urteile des 11. Senats vom 21. August 2009, 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 mit gerichtlichen Verfügungen vom 30. Januar 2013 (Bl. I/015 GA), vom 26. Februar 2016 (Bl. VI/01012 ff. GA) und vom 27. September 2016 (Bl. VII/01105 GA) dazu angehört, dass eine Entscheidung im Beschlusswege nach § 93a VwGO, gegebenenfalls auch durch Teil-Beschluss (§§ 93a Abs. 2 Satz 1, 110 VwGO), in Betracht gezogen wird, und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme dazu sowie in der Sache gegeben. Damit liegen die formellen Voraussetzungen für eine Entscheidung durch Beschluss gemäß § 93a VwGO vor.

3. Entgegen der Ansicht der Klägerinnen stehen dem weder Art. 103 GG noch Art. 6 Abs. 1 EMRK oder Art. 47 der EU-Grundrechtecharta entgegen. Das Bundesverfassungsgericht hat in seiner Entscheidung vom 8. Dezember 2010 zu § 93a VwGO 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, eine Entscheidung im Wege des Nachverfahrens aber nicht schon grundsätzlichen Bedenken unterliegt. Denn den Klägern stehen auch im vereinfachten Beschlussverfahren gegen den Beschluss die Rechtsmittel zu, 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).

Eine Entscheidung durch Beschluss nach § 93a VwGO verbietet sich in diesem erstinstanzlichen Verfahren auch weder nach Art. 8 Abs. 1 EMRK noch nach Art. 47 der EU-Grundrechtecharta. Die Klägerinnen sind als öffentlich-rechtliche Körperschaften keine Träger der damit geschützten Grund- und Menschenrechte, ihr Selbstverwaltungsrecht aus Art. 28 GG stellt kein Menschenrecht nach der EMRK und auch kein Grundrecht dar, und schließlich lässt sich aus Art. 6 EMRK oder aus Art. 47 der EU-Grundrechte-

charta auch kein absoluter Anspruch auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung in der ersten Instanz eines Gerichtsverfahrens herleiten.

Dass Art. 6 Abs. 1 EMRK - wie der Beklagte und die Beigeladene zutreffend einwenden - nicht auf kommunale öffentlich-rechtliche Körperschaften anwendbar ist, geht sowohl aus dem Wortlaut als auch insbesondere aus dem Schutzzweck der Konvention hervor. Danach hat jede Person ausdrücklich ein Recht darauf, dass über Streitigkeiten in Bezug auf ihre zivilrechtlichen Ansprüche und Verpflichtungen oder über eine gegen sie erhobene strafrechtliche Anklage von einem unabhängigen und unparteiischen, auf Gesetz beruhenden Gericht in einem fairen Verfahren, öffentlich und innerhalb angemessener Frist verhandelt wird. Schon die Ausdehnung des Anwendungsbereichs auf ein Verwaltungsstreitverfahren verlangt gemeinsam mit dem auf die Wahrung der Grund- und Menschenrechte gegenüber dem Staat gerichteten Schutzzweck eine einschränkende Auslegung dahin, dass Teile der staatlichen Verwaltung sich darauf nicht berufen können. Da kommunale öffentlich-rechtliche Körperschaften selbst unter Berücksichtigung des Selbstverwaltungsrechts aus Art. 28 GG als kommunale Verwaltung und nicht als (auch) mit personalen Rechten ausgestattete juristische Person handeln, ist das als justizielles Menschenrecht ausgestaltete Recht aus Art. 6 EMRK, das die einzelne Person vor staatlicher Verwaltung schützen soll, schon begrifflich hier nicht anwendbar.

Gleiches gilt für Art. 47 der EU-Grundrechtecharta, die ausweislich ihrer Präambel den Menschen in den Mittelpunkt des Handelns der Europäischen Union stellt (ABl. C326 vom 26.10.2012, S. 392). Daran ändert sich auch nichts dadurch, dass unter „Person“ im Sinne der vorgenannten Vorschriften auch eine juristische Person verstanden werden kann, denn auch dies gilt nur, soweit diese sich auf Grund- und Menschenrechte berufen kann.

Im Übrigen ist sowohl der in Art. 6 Abs. 1 EMRK als auch der in Art. 47 der EU-Grundrechtecharta formulierte Anspruch auf Verhandlung der Sache nicht als ein absoluter Anspruch auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung zu verstehen. Schon aus dem Zusammenhang mit den übrigen Grundsätzen eines fairen Verfahrens und vor allem der zu wahren angemessenen Frist für eine Verhandlung ergibt sich zugleich auch die Möglichkeit der Einschränkung des darin enthaltenen Rechts auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung, das vor allem gewährleisten soll, dass der Einzelne mit seiner Sache „gehört wird“ in dem Sinne, dass sein Vorbringen zu beachten und darüber - in angemessener Zeit - zu entscheiden ist, damit seine Rechte nicht leer lau-

fen, da ihnen nicht oder nicht rechtzeitig Geltung verschafft wird. Dementsprechend sind Beschränkungen auf ein schriftliches Verfahren, die in unterschiedlichen Normen der verschiedenen Prozessordnungen geregelt sind, regelmäßig unbeanstandet geblieben und auch vom Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte - EGMR - regelmäßig lediglich auf ihre rechtmäßige Anwendung überprüft worden. Selbst im Fall der Wahrnehmung dieses justiziellen Grundrechts durch eine Person ist aus diesen Gründen entschieden worden, dass das Recht auf eine mündliche Verhandlung grundsätzlich einzuräumen ist, es sei denn, dass außergewöhnliche Umstände ausnahmsweise dagegen sprechen. Solche außergewöhnlichen Umstände können sich demnach auf Fälle beziehen, in denen keine Fragen existieren, die die Glaubwürdigkeit oder streitige Tatsachen betreffen, sondern die auf der Grundlage des Vorbringens der Parteien und anderen schriftlichen Materials entschieden werden können, oder wenn das Verfahren ausschließlich rechtliche oder hochtechnische Fragen betrifft (EGMR, Ur. vom 05.04.2016 - 33060/10 -, juris).

Art. 47 der EU-Grundrechtecharta verleiht keine weitergehenden Rechte. Auch danach hat jede Person, deren durch das Recht der Union garantierte Rechte oder Freiheiten verletzt worden sind, das Recht, nach Maßgabe der in diesem Artikel vorgesehenen Bedingungen bei einem Gericht einen wirksamen Rechtsbehelf einzulegen (Abs. 1) sowie darauf, dass ihre Sache von einem unabhängigen, unparteiischen und zuvor durch Gesetz errichteten Gericht in einem fairen Verfahren, öffentlich und innerhalb angemessener Frist verhandelt wird (Abs. 2). Nach Art. 52 der EU-Grundrechtecharta gilt jedoch ebenfalls, dass eine mündliche Verhandlung auf der Grundlage entsprechender Regelungen unterbleiben kann, sofern keine wichtigen öffentlichen Interessen entgegenstehen und die Interessen des Klägers ausreichend berücksichtigt werden (vgl. Jarass, Bedeutung der EU-Rechtsschutzgewährleistung für nationale und EU-Gerichte, NJW 2011, 1393 ff.).

Etwas anderes vermögen die Klägerinnen auch nicht aus ihnen als „betroffene Öffentlichkeit“ zustehenden Rechten nach Art. 10a Abs. 1 der RL 85/337/EWG in der Fassung der Öffentlichkeitsbeteiligungs-RL 2003/35/EG herzuleiten. Weder verleihen diese Bestimmungen Grund- oder Menschenrechtspositionen im Sinne der Art. 6 EMRK, 47 EU-Grundrechtecharta, noch wird damit ein zwingender Anspruch auf mündliche Verhandlung garantiert. Vielmehr gewähren auch diese Regelungen lediglich - begrenzt auf Rechte, die im Unionsrecht wurzeln - einen unbeschränkten Zugang zu gerichtlichem

Rechtsschutz, der - wie oben schon dargestellt - mit der Regelung in § 93a VwGO aber weder verweigert noch unzulässig beschränkt wird.

Die oben dargestellten Voraussetzungen für eine zulässige Beschränkung des Rechts auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung sind vorliegend gegeben, da die Entscheidung im Beschlusswege auf der gesetzlichen Grundlage des § 93a VwGO erfolgt, der verlangt, dass das Vorbringen der Klägerinnen berücksichtigt wird und die dort weiter normierten Voraussetzungen bejaht werden, nämlich dass kein ungeklärt gebliebener Sachverhalt festzustellen ist und keine wesentlichen Besonderheiten ihres Verfahrens vorliegen. Dies ist vorliegend der Fall, wie im Folgenden ausgeführt wird.

III. 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. Der auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 gerichtete Antrag und die auf Änderung bzw. Ergänzung der Betriebsregelungen für die Nachtzeit, soweit diese über die Zeit zwischen 23:00 Uhr und 05:00 Uhr hinausgehen, sowie auf Regelungen des aktiven Schallschutzes am Tag gerichteten Hilfsanträge sind aus den Gründen der Musterverfahrensurteile, auf die der Senat Bezug nimmt, als unbegründet abzuweisen. Die Klägerinnen haben weder Anhaltspunkte für lagebedingte Besonderheiten ihrer Stadt- und Gemeindegebiete (1.), noch einen ungeklärten Sachverhalt oder wesentliche rechtliche oder tatsächliche Besonderheiten in Bezug auf die Ermittlung der Fluglärmbelastungen, einschließlich des zugrunde liegenden Betriebskonzepts und der darauf beruhenden Alternativen- und Standortauswahl sowie des Lärmschutzkonzepts (2.), hinsichtlich der Berücksichtigung von Belastungen mit Luftschadstoffen (3.) oder der Umweltverträglichkeitsprüfung (4.) aufgezeigt.

1. Allein aus der Lage ihrer Stadt- und Gemeindegebiete ergeben sich keine wesentlichen Besonderheiten des Nachverfahrens der Klägerinnen. Ihre südlich (Klägerinnen zu 2. und 5.) bzw. südöstlich (Klägerinnen zu 1., 3. und 4.) des Flughafengeländes gelegenen Stadt- bzw. Gemeindegebiete werden von den Auswirkungen des um die Landebahn Nordwest ausgebauten Flughafens - insbesondere Fluglärm - in unterschiedlichem Umfang betroffen, aber keines davon in einer Weise, die nicht schon in den Mus-

terverfahren Berücksichtigung gefunden hat (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 725 ff.). Demnach werden die schon vor dem Ausbau hoch belasteten Stadtteile Gräfenhausen und Schneppenhausen der Klägerin zu 5. und die westlichen Siedlungsgebiete der Klägerin zu 2. einer weiteren Zunahme des Fluglärms vor allem in der Nacht ausgesetzt sein, während die Klägerinnen zu 1., 3. und 4. sämtlich außerhalb der Tag- oder Nacht-Schutzzonen liegen werden, wenn in einem Fall auch nur knapp (Klägerin zu 1.; Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 746).

Die von ihnen angeführten Beeinträchtigungen ihrer Rechte und Güter unterscheiden sich damit aber nicht in einem erheblichen Maß von denjenigen der zum Teil in erheblichem Umfang lärmbeeinträchtigten Musterverfahrenskläger, und zwar weder im Hinblick auf die von ihnen geltend gemachten Beschränkungen der noch unbebauten, potenziellen Siedlungsgebiete, über die gleichfalls in den Musterverfahren umfangreiche Feststellungen getroffen wurden (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 1250 ff.), noch in Bezug auf die von ihnen befürchtete Belastung mit Luftschadstoffen, die ebenfalls schon Gegenstand der Musterverfahren waren (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 928 ff.).

2. In Bezug auf die Ermittlung und Bewertung der fluglärmbedingten Belastungen, der darauf beruhenden Standort- und Alternativenauswahl sowie hinsichtlich des Lärmschutzkonzepts ergeben sich aus dem Vorbringen der Klägerinnen weder ein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt noch wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens, die einer Übertragung der in den Musterverfahren getroffenen Entscheidungen auf ihr Verfahren entgegenstehen könnten.

2.1. Die Klägerinnen bringen dazu vor, die Fluglärmbelastungen seien generell deutlich unterschätzt worden, wie die bisher durchgeführten Messungen ergeben hätten. Speziell für die Klägerin zu 2. lägen Messergebnisse vor, die belegen würden, dass die ursprünglichen Prognosen der Planfeststellung über die Höhe der Lärmbelastungen fehlgeschlagen seien. Während im Planfeststellungsverfahren ein unterhalb der Schwelle der Abwägungserheblichkeit liegender Dauerschallpegel von 47,8 dB(A) prognostiziert worden sei, habe dieser Wert zwischen Februar und Mai 2013 zwischen 51,5 und 53,3 dB(A) am Tag gelegen. In der Nachtzeit sei der äquivalente Dauerschallpegel kontinuierlich angestiegen, und zwar von 47,8 dB(A) im Februar auf schließlich 49,9 dB(A) im Mai, sie hätten damit zwischen 3 und 5 dB(A) über den für das Ausbauszenario prog-

nostizierten Lärmwerten gelegen. Damit hätten den Klägerinnen erstmals belastbare Anhaltspunkte dafür vorgelegen, dass die Abwägung der Planfeststellungsbehörde tatsächlich wie vermutet an einem erheblichen Mangel leide, und es handele sich aus Sicht der Klägerinnen dabei deshalb um neue Tatsachen im Sinne des § 93a Abs. 2 Satz 1 VwGO, die zudem den Nachweis erbrächten, dass die Prognose der Planfeststellungsbehörde und damit die Abwägung der Lärmbetroffenheit im Planfeststellungsbeschluss 2007 rechtswidrig gewesen sei.

Ein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt mit einem weiteren Aufklärungsbedarf in diesem Nachverfahren lässt sich daraus entgegen der Ansicht der Klägerinnen jedoch nicht entnehmen. Denn dort sind mit der Entscheidung über die abwägungsfehlerfreie Ermittlung des Fluglärms auch Feststellungen dazu getroffen worden, dass unterschiedliche Lärmbelastungen auftreten können, die abhängig von der Betriebsrichtungsverteilung sind, dass jedoch die dem Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Berechnung künftiger Lärmbelastungen anhand pauschalierender Ansätze auch in Bezug auf die Betriebsrichtungsbelegung nicht zu beanstanden ist und - wie die Beigeladene zu Recht vorbringt - dass diese durch einzelne konkrete Messwerte anhand konkreter Lärmsituationen nicht schon grundsätzlich in Zweifel gezogen wird (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 663 ff. [668]). Im Grunde machen die Klägerinnen damit nur die Unrichtigkeit der Musterverfahrensentscheidungen in Bezug auf die Lärmermittlung geltend, ohne Besonderheiten des vorliegenden Nachverfahrens oder einen insoweit ungeklärt gebliebenen Sachverhalt und damit weiteren Ermittlungsbedarf aufzuzeigen.

Selbst wenn an den von den Klägerinnen im einzelnen benannten Messstellen eine Veränderung der tatsächlichen gegenüber den berechneten Lärmbelastungen feststellbar wäre, könnte dies nach alledem allenfalls zu einer lokal begrenzten Anpassung der nach dem Fluglärmschutzgesetz festzulegenden Lärmschutzbereiche führen, ohne zugleich die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Gesamtabwägung im Nachverfahren der Klägerinnen zu erschüttern. In den Musterverfahren wurde dazu nämlich ferner entschieden, dass es auch dann zu keiner anderen Abwägungsentscheidung führen würde, wenn es wegen der für pauschalierende Berechnungen generell bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf einzelne Fälle oder auch für größere Bereiche zu einer höheren Lärmbelastung und damit einer wesentlich höheren Zahl von Lärmbetroffenen kommen würde, da dem nach den schon in den Musterverfahren getroffenen Feststellungen ebenso gewichtige öffentliche Interessen gegenüberstehen

(Hess. VGH, a.a.O., Rn. 683 ff.). Dies ist in der Revisionsentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts auch nicht beanstandet worden (BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 - 4 C 8/09 u.a. -, juris Rn. 207 ff.). Der von den Klägerinnen begehrten weiteren Ermittlungen zur tatsächlichen Entwicklung der Fluglärmbelastung an einzelnen Messpunkten und in einzelnen Gebieten bedarf es schon aus diesen Gründen nicht. Der Senat ist deshalb auch nicht gehalten, durch Einholung eines Sachverständigengutachtens Beweis dazu zu erheben, ob die durch Messungen ermittelten Lärmbelastungen in erster Linie Belastungen durch Fluglärm kennzeichnen, ob damit auch davon auszugehen ist, dass die Berechnungen zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche deren tatsächliche Ausdehnung bei weitem unterschätzen, ob die im Planfeststellungsverfahren angestellte Prognose den tatsächlich auftretenden Lärm um mindestens 4-6 dB(A) am Tage und 3-5 dB(A) zur Nachtzeit unterschätzt hat, oder ob mindestens eine Verdoppelung der Schallbelastung anzunehmen ist, und dazu die nicht näher benannten sachverständigen Zeugen anzuhören (Schriftsatz der Klägerinnen vom 17.10.2013, Bl. I/0124 ff. GA).

2.2. Des Weiteren führen die Klägerinnen dazu an, dass für ihre im Süden beziehungsweise Südosten des Flughafens Frankfurt Main gelegenen Städte und Gemeinden auch deshalb zukünftig eine höhere Lärmbelastung zu erwarten sei, als die Prognosen voraussagten, weil den aus den Isophonenlinien ersichtlichen Lärmbetroffenheiten nur ein sehr beschränktes Flugerwartungsgebiet zugrunde liege, das nicht berücksichtige, dass eine jederzeit mögliche Änderung der Flugverfahren signifikante Verschiebungen der Lärmbetroffenheiten zur Folge habe. Insbesondere aber könne nicht ausgeschlossen werden, dass die durch den beschließenden Senat erfolgte Feststellung der Rechtswidrigkeit der Südumfliegung dazu führe, dass künftig für Abflüge in höherem Maße die Startbahn West genutzt werde und allein deshalb eine signifikant höhere Lärmbetroffenheit der Klägerinnen auftrete.

Damit vermögen sie jedoch keinen insoweit in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt oder wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens aufzuzeigen.

Der 11. Senat dieses Gerichts hat in den Musterverfahren auf der Grundlage der insoweit auch heute unverändert geltenden Rechtsgrundsätze zu den dem Planfeststellungsbeschluss 2007 zugrunde gelegten An- und Abflugverfahren entschieden, dass deren Konzept, darunter insbesondere die Verlagerung der Abflüge von den Nordwestrouten auf die Südwestrouten, nicht zu beanstanden ist und sich auch aus den von den Musterverfahrensklägern dazu vorgelegten gutachtlichen Stellungnahmen ihrer sachverständigen Beistände kein hinreichender Anhaltspunkt dafür ergeben habe, 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). Dabei hat sich der 11. Senat im Einzelnen mit Einwänden und gutachtlichen Stellungnahmen zur Durchführbarkeit dieses Systems auseinandergesetzt. Die Verlagerung der Abflüge von den Nordwest- auf die Südwestrouten sei von der DFS mit der Erwägung, 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, gut nachvollziehbar begründet worden. Dies werde auch nicht dadurch in Frage gestellt, 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 (Hess. VGH, a.a.O., Rn. 640).

Entgegen der Ansicht der Klägerinnen folgen auch aus der zur „Südumfliegung“ ergangenen Entscheidung des beschließenden Senats (vom 3. September 2013, Hess. VGH 9 C 323/12.T), die im Übrigen zwischenzeitlich durch Revisionsentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts unter Zurückverweisung des - noch anhängigen - Verfahrens aufgehoben wurde (Urteil vom 10.12.2015 - BVerwG 4 C 15.14 -, juris), kein ungeklärt gebliebener Sachverhalt oder wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens oder neue tatsächliche Umstände, die einen weiteren Aufklärungsbedarf verursachen.

Da entgegen ihrer Ansicht für das Betriebskonzept des Planfeststellungsbeschlusses nur die Grobanalyse der Planfeststellungsbehörde (Planteil B 11 - Kap. 12 Datenerfassungssysteme und Modelltage - vom 07.09.2006, S. 107) maßgeblich ist, kommt es nicht entscheidungserheblich darauf an, ob mit dem derzeit zu deren Umsetzung festgesetzten Flugverfahren der sog. Südumfliegung ein parallel unabhängiger Betrieb möglich oder nicht möglich ist, oder ob damit der in dem Planfeststellungsbeschluss 2007 für den Prognosefall zugrunde gelegte Koordinierungseckwert von 126 Flugbewegungen pro Stunde zu realisieren ist oder sein wird.

Die im Planfeststellungsverfahren für die Lärmermittlung und -bewertung zugrunde gelegte Grobplanung der zu erwartenden Flugverfahren ist in den Musterverfahren auch unbeanstandet geblieben, mithin sind im Planfeststellungsverfahren weder eine genaue Streckenführung noch die Festsetzung konkreter Flugverfahren notwendig. Die von den Klägerinnen behauptete mangelnde Realisierbarkeit des Betriebskonzepts kann schon

deshalb nicht damit belegt werden, dass eine konkrete Flugverfahrensfestsetzung zu einem Zeitpunkt, in dem die zugelassene Kapazität bei weitem noch nicht erreicht wird, nicht geeignet ist, die zugelassene Kapazität abzuwickeln. Aus der Entscheidung über die sog. Südumfliegung ergibt sich auch nicht, dass mit der Streckenfestlegung des geltenden Flugverfahrens belegt wird, dass die von der Beigeladenen mit der „Südumfliegung“ verfolgten Planungsziele nicht erreicht werden können und die Standort- und Alternativenauswahl im Planfeststellungsverfahren deshalb fehlerhaft getroffen worden wäre. Schon aus diesen Gründen ergibt sich aus der Südumfliegungsentscheidung des beschließenden Senats vom 3. September 2013 kein erneuter Aufklärungsbedarf hinsichtlich der Geeignetheit des Betriebskonzepts des Planfeststellungsbeschlusses.

Im Übrigen entfaltet diese Entscheidung nach ihrer Aufhebung und der Zurückverweisung des Verfahrens durch das Bundesverwaltungsgericht keine Rechtswirkung mehr. Aber auch aus der Revisionsentscheidung mit der darin getroffenen Feststellung, dass zu diesem Zeitpunkt und auch in absehbarer Zeit nur etwa 98 Flugbewegungen pro Stunde mit diesem Flugverfahren abgewickelt werden, lässt sich kein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt in Bezug auf das Betriebskonzept des Planfeststellungsbeschlusses herleiten. Demnach ist anhand der dazu aufgestellten und benannten rechtlichen Maßstäbe (BVerwG, Urteile vom 24.06.2004 - 4 C 11.03 - BVerwGE 121, 152, vom 24.06.2004 - 4 C 15.03 - juris, vom 12.11.2014 - 4 C 37.13 - BVerwGE 150, 286 und vom 18.12.2014 - 4 C 35.13 - NVwZ 2015, 656) nur noch zu klären, ob sich (auch) für die Bewältigung dieser Zahl von Flugbewegungen andere, die dortigen Kläger weniger belastende Flugverfahren als vorzugswürdig aufdrängen, die zur Wahrung der für den Flugverkehr unabdingbaren Sicherheitserfordernisse nicht weniger geeignet sind (BVerwG, Urteil vom 10.12.2015 - 4 C 15.14 -, juris Rn. 12).

Schlussfolgerungen auf eine (mangelnde) Realisierbarkeit des im Planfeststellungsbeschluss 2007 genannten Koordinierungseckwertes und damit ein Fehlgehen der Grobplanung des Flugbetriebssystems lassen sich daraus schon deshalb nicht ziehen, da es auf eine Bewertung dieses Umstandes in dem Verfahren über die „Südumfliegung“ mangels entsprechenden Rechtsschutzbedürfnisses der dortigen Kläger ausdrücklich nicht ankommt.

Es stellt deshalb auch keinen hier entscheidungserheblichen und klärungsbedürftigen Sachverhalt dar, ob die ausgewählte Variante der „Südumfliegung“ nach den bisher dazu getroffenen Feststellungen das normgeberische Ziel einer sicheren und flüssigen Abwicklung der durch den Planfeststellungsbeschluss vorgegebenen Kapazität von 126

Flugbewegungen je Stunde nach dem Vorbringen der Beklagten des dortigen Verfahrens voraussichtlich erst ab 2025 abwickeln können wird (BVerwG vom 10.12.2015, a.a.O., Rn. 13). Denn weder hat das Bundesverwaltungsgericht damit festgestellt, dass diese Flugverfahrensanordnung die Ziele der Planfeststellung vereitelt, noch hat sich damit das Flugbetriebssystem der „Südumfliegung“ als in einer Weise undurchführbar erwiesen, die zu einer Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses 2007 führen könnte. Es ist weder rechtlich noch tatsächlich ausgeschlossen, abweichend von dem an dem Prognosehorizont der maximal erreichbaren Kapazität orientierten Planfeststellungsbeschluss Flugverfahren festzusetzen, die zunächst (nur) zur Abwicklung des aktuell zu bewältigenden Verkehrs ausreichend und geeignet sind, da bei der Festlegung von Flugverfahren die Bewirtschaftung des jeweils konkret anfallenden Verkehrs im Vordergrund steht. Denn aufgrund der auf dem fehlenden Erfordernis baulicher Maßnahmen beruhenden flexiblen Änderungsmöglichkeiten bei Flugverfahren ist die Wahl eines überschaubaren Prognosehorizontes, der (zunächst) hinter den Vorgaben des Planfeststellungsbeschlusses zurückbleibt, grundsätzlich nicht zu beanstanden (BVerwG, Urteil vom 18.12.2014 - 4 C 35/13 -, juris Rn. 113). Vielmehr kann eine solche Festlegung im Interesse der Betroffenen am Schutz vor Fluglärm sogar geboten sein, und zwar auch dann, wenn dieses Interesse zwar nur vorübergehender Natur ist, aber sich der fragliche Zeitraum bis zum denkbaren Eintritt der zumutbaren Belastung über mehrere Jahre erstreckt (BVerwG, Urteil vom 10.12.2015 - 4 C 15.14 -, juris Rn. 13). Schon daraus folgt, dass die an der aktuellen Verkehrsmenge orientierte Festsetzung von Flugverfahren nicht auch den Schluss auf eine mangelnde Realisierbarkeit der Südumfliegung für den Prognosefall zulässt.

Auf die von den Klägerinnen dargestellte Untersuchung zu dieser Problematik (fdc Airport Consulting & Partners, Luftverkehrliches Gutachten Verteilung der Abflüge bei Betriebsrichtung 25 bei Wegfall der Südumfliegung vom 23.01.2014, Anlage 1 zum Schriftsatz der Klägerinnen vom 29.01.2014, Bl. II/0347 ff. GA) kommt es schon aus diesen Gründen nicht entscheidungserheblich an. Der Senat ist deshalb auch nicht gehalten, durch Einholung von Sachverständigengutachten die von den Klägerinnen aufgeworfenen Fragen zu klären, ob mit den bisher nicht vorhandenen zusätzlichen technischen Einrichtungen bis zum Prognosejahr 2020 ein parallel-unabhängiger Betrieb der „Südumfliegung“ unmöglich ist (Beweisantrag im Schriftsatz der Klägerinnen vom 29.08.2014, Bl. IV/0568 GA), welchen Einfluss dies auf die auf der Startbahn West (18) abzuwickelnden Flugbewegungen hat (Bl. IV/0571 GA), ob die Prognose des Flug-

zeugmix im Rahmen der Planfeststellung fehlerhaft war, ob der für die Kapazitätsbestimmung maßgebliche Heavy-Anteil im Flottenmix auch künftig 26% nicht übersteigen wird und welchen Einfluss dies auf den Koordinierungseckwert hat (Bl. IV/0578 GA). Im Übrigen sind in den Musterverfahren auch detaillierte Feststellungen zu den Ermittlungen zur Verteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Flugzeuggruppen (Flottenmix) getroffen worden, und es wurde kein Ermittlungsfehler in diesem Zusammenhang festgestellt (Hess. VGH a.a.O., juris Rn. 643 ff.). Die dem von den Klägerinnen entgegengehaltene tatsächliche Entwicklung der Zusammensetzung des Flottenmixes ist demgegenüber schon deshalb unerheblich, da es für die Bewertung der insoweit von der Planfeststellungsbehörde angestellten Prognose auf den Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses ankommt.

Soweit die Klägerinnen weiter vorbringen, es bestünden Zweifel daran, dass künftige flugtechnologische Lösungen das Problem lösen könnten, dass kein parallel-unabhängiger Betrieb zwischen der Startbahn 18 und der „Südumfliegung“ möglich sei, ergibt sich daraus wegen der oben schon dargestellten mangelnden Entscheidungserheblichkeit dieses Umstandes kein weiterer Aufklärungsbedarf gegenüber den Musterverfahren. Soweit die Klägerinnen es als offenkundig ansehen, dass „bei dem hier planfestgestellten 4-Bahnen-System allein die Achsabstände der Bahnen für die Frage der Realisierung eines unabhängigen Betriebs nicht ausreichend sind“, wäre diese Tatsache dann ohnehin nicht (mehr) beweisbedürftig. Aus den oben dargestellten Gründen kommt es auf diese Frage für die Entscheidung in ihrem Nachverfahren aber auch nicht entscheidungserheblich an; die dazu beantragte Beweiserhebung durch Einholung eines Sachverständigengutachtens (Bl. IV/0584 GA) muss der Senat schon aus diesem Grund nicht durchführen.

Ebenso wenig ist es für die im Nachverfahren der Klägerinnen zu treffende Entscheidung von erheblicher Bedeutung, ob mit den übrigen bisher angeführten Varianten einer Südumfliegung mehr als 98 Flugbewegungen pro Stunde abzuwickeln sein können, welche anderen Varianten zur derzeitigen Streckenführung in Betracht kommen können, inwieweit die grundsätzliche Geometrie einer Südumfliegung dadurch nur insoweit aufrechterhalten werden kann, als irgendwann ein Abdrehen nach Süden erfolgt und später wieder Richtung Norden geflogen wird, ob zusätzliche Belastungen von Raumheim und Rüsselsheim oder der Klägerinnen zu befürchten sind, ob das von der DFS im Aktenvermerk vom 27. Februar 2014 vorgeschlagene „Überlaufverfahren“ zum Regelfall werden wird, ob künftige Technologien andere Streckenführungen ermöglichen oder

nicht und was im Einzelnen die DFS dazu verlautbart hat. Auch den diesbezüglichen Beweisanträgen (Schriftsatz der Klägerinnen vom 30.12.2014, Bl. VI/01003 ff. GA) muss der Senat aus den oben dargestellten Gründen der Musterverfahrensurteile nicht nachgehen.

Soweit die Klägerinnen ferner vorbringen, schon im Planfeststellungsverfahren sei der Einwand erhoben worden, dass die geplante Erhöhung der Flugbewegungen auf 701.000 wegen der Abflugrestriktionen in Betriebsrichtung 25 aus Lärmschutzgründen zu Kapazitätsproblemen führen werde und im Planfeststellungsverfahren durch die Einwander weiter dargestellt worden sei, dass die Prüfung der Gesamtfunktionalität im Gutachten G18 gerade Grund für die Annahme biete, dass das avisierte Betriebsregime mit der Südumfliegung nicht geeignet sei, die angestrebte Kapazität auch abzuwickeln, legen sie selbst dar, dass dies schon Gegenstand der Musterverfahren und damit der dort getroffenen Entscheidungen war. Auch daraus ergeben sich weder Besonderheiten ihres Verfahrens noch ein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt, sondern es wird eine - hier unerhebliche - Kritik an der dort dazu getroffenen Entscheidung vorgebracht. Aus diesem Grund ist der Senat auch nicht gehalten, im Wege einer Beweisaufnahme Herrn Harm Heldmaier zu diesem Beweisthema oder zu den weiteren Behauptungen der Klägerinnen zu vernehmen, ob im Planfeststellungsverfahren dargestellt wurde, dass sich in Betriebsrichtung 25 Abflugverzögerungen in enormer Größenordnung ergeben, dass die Flugzeuge bei Abflügen von der südlichen Parallelbahn in Betriebsrichtung 25 bei einer Staffelung in der horizontalen Routenführung in Konflikt mit den Abflügen von der Startbahn 18 West geraten, dass dieser Konflikt allein über eine vertikale Staffelung nicht lösbar ist und folglich eine zeitliche Staffelung erfolgen muss, die gleichbedeutend mit einer Verminderung der Kapazität ist, oder ein Sachverständigengutachten dazu einzuholen (Beweisanträge im Schriftsatz der Klägerinnen vom 29.08.2014, Bl. IV/0591 GA).

Das Gleiche gilt, soweit die Klägerinnen geklärt wissen wollen, dass im Gutachten G18 der Konflikt in Betriebsrichtung 25 im Verhältnis zur Startbahn 18 dadurch unterschätzt wurde, dass unplausible Eingangsparameter verwendet wurden, die rechnerisch zu einer besseren betrieblichen Situation führten, als realistischerweise zu erwarten war, die (dortige) Annahme einer Zeit bis zum Abheben von 40 s unplausibel sei, dies in der Berechnung dazu geführt habe, dass für Flugzeuge insbesondere von der Bahn 25 C schnellere Starts unterstellt worden seien, was den betrieblichen Konflikt mit der Startbahn 18 rechnerisch reduziert habe, und diese Diskussion bereits im Planfeststellungs-

verfahren unter dem Stichwort „Jagdgeschwader“ geführt wurde. Auch dieses Vorbringen lag den in den Musterverfahren getroffenen Feststellungen zugrunde, wonach die Aussagen von Heldmaier/Wolf schon wegen der unterschiedlichen Beurteilungsgegenstände und Ausgangsparameter nicht als Beleg dafür herangezogen werden konnten, dass das von der DFS erarbeitete Betriebssystem undurchführbar ist (Hess. VGH a.a.O., juris Rn. 641 f.). Dem hier dazu wiederholten Vorbringen der Klägerinnen fehlt es deshalb und nach dem oben Dargestellten an der erforderlichen Entscheidungserheblichkeit, so dass dazu weder Herr Harm Heldmaier zu vernehmen noch ein Sachverständigengutachten einzuholen ist (Beweisanträge im Schriftsatz vom 29.08.2014, Bl. IV/0592 GA).

Aus den oben dargestellten Gründen der Musterverfahrensentscheidungen ergeben sich auch weder wesentliche Besonderheiten für das Nachverfahren der Klägerinnen noch ein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener, entscheidungserheblicher Sachverhalt aus den von ihnen aufgeworfenen Fragen dazu, ob die Problematik der fehlenden Unabhängigkeit der Starts auf der Startbahn 18 von der „Südumfliegung“ sich nur durch eine weitere Verschiebung des Abdrehpunktes in Richtung Westen lösen lassen kann, deshalb nach dem Start länger geradeaus geflogen werden muss und damit die unter Lärmgesichtspunkten im Planfeststellungsverfahren zu Grunde gelegten Vorteile einer Südumfliegung verloren gehen würden, weil die Entlastung von Raunheim und Rüsselsheim durch Abflüge nicht gewährleistet werden kann und daraus eine Steigerung der Lärmbelastung für ihre Stadt- oder Gemeindegebiete folgen kann. Der Senat muss auch diese Fragen deshalb nicht in einer Beweiserhebung durch Einholung von Sachverständigengutachten weiter aufklären, wie die Klägerinnen meinen (Beweisanträge Bl. IV/0594, IV/0603 GA).

Schließlich ist es für die in diesem Nachverfahren zu treffende Entscheidung unerheblich, ob bereits zum jetzigen Zeitpunkt in einzelnen Bereichen der Stadt- bzw. Gemeindegebiete der Klägerinnen - bspw. der Klägerin zu 2. - im Durchschnitt mehr als 6 Maximalpegelereignisse zur Nachtzeit über 68 dB(A) registriert werden und ein Vergleich mit dem durch Rechtsverordnung vom 30. Oktober 2011 festgelegten Lärmschutzbereich ergibt, dass die Nachtschutzzone im Stadtgebiet der Klägerin zu 2. bereits größere Teile der Siedlungsflächen überlagert, als dies für den Ausbaufall prognostiziert wurde, wie die Klägerinnen unter Vorlage von Messergebnissen behaupten. Denn selbst dann, wenn sich durch Veränderungen der Flugverfahren die Zahl der Lärmbetroffenen erhöhen sollte, hindert dies nicht an der Übertragbarkeit der in den Musterverfahren

getroffenen Entscheidung auf das Verfahren der Klägerinnen. Denn in den Musterverfahren wurde auf den dortigen Vortrag der Klägerseite, alternative Lärmberechnungen hätten ergeben, dass 30.000 Einwohner mehr als im Planfeststellungsverfahren angenommen von unzumutbarem nächtlichem Lärm betroffen würden, die Feststellung getroffen, dass den Einwendungen gegen die Richtigkeit der Ermittlung der Betroffenenzahlen im Einzelnen nicht nachzugehen ist, weil diese nicht mehr als Anhaltswerte für die planerische Gesamtabwägung seien, und die Ermittlung genauer Zahlen weder möglich noch notwendig ist. Die Zahl der Menschen, die im Umfeld des Flughafens einer ganz beträchtlichen Lärmbelastung ausgesetzt sein werden, ist nach den dort getroffenen Feststellungen so groß, dass den Lärmschutzbelangen im Rahmen der planerischen Abwägung ein ganz erhebliches Gewicht beizumessen ist, und diese Gewichtigkeit nicht dadurch relativiert wird, wenn die Zahl der jeweils Betroffenen in Wirklichkeit doch nicht ganz so groß oder aber auch noch größer oder sogar erheblich größer sein sollte. Nach der revisionsgerichtlich bestätigten Entscheidung in den Musterverfahren ist deshalb selbst dann auszuschließen, dass die Planfeststellungsbehörde eine andere Entscheidung in der Sache getroffen hätte, wenn eine ganz erheblich größere Zahl von Menschen als im Planfeststellungsbeschluss angenommen durch die Schutzzonen betroffen wäre, da äußerst gewichtige öffentliche Interessen für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, die auch in diesem Nachverfahren nicht in Zweifel gezogen werden. In den Musterverfahren wurde dazu entschieden, dass auch in diesem Fall im Rahmen der grundsätzlichen Zulassung der Ausbaumaßnahme den für das Vorhaben streitenden öffentlichen Verkehrs- und Wirtschaftsinteressen der Vorrang vor den Lärmschutzbelangen ohne Verstoß gegen das Abwägungsgebot eingeräumt werden darf, die Planfeststellungsbehörde davon ausgehen durfte, dass bei einer Ausdehnung der prognostizierten Schutzzonen im entsprechend (erweiterten) Umfang baulicher Schallschutz gewährt werde, während im Fall einer erheblichen Ausdehnung der von ihr auch für diese Situation verfügte Vorbehalt greifen wird. (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 683 f., 808 f.; insoweit bestätigt durch BVerwG, Urteil vom 04.04. 2012 - 4 C 8.09 u.a. -, juris Rn. 89 ff.). Diese Gründe können auf dieses Nachverfahren übertragen werden; das Vorbringen der Klägerinnen zu abweichenden Entwicklungen bei der Lärmbelastung zeigt demgegenüber keinen weitergehenden Klärungsbedarf auf, dem in einer mündlichen Verhandlung nachzugehen wäre.

2.3 Die Klägerinnen stützen sich ferner auf die Ungeeignetheit des Konzepts des Anschwellens und Abschwelens von Lärm für den Schutz der Bevölkerung in den Nacht-

randstunden auch nach dem Planergänzungsbeschluss des Beklagten vom 29. Mai 2012. Da der Flugbetrieb um 5 Uhr taggleich beginne, könne von einem Konzept des An- und Abschwellens nicht die Rede sein, es sei eine weitere Beschränkung der Flugbewegungen in den Nachtrandstunden vorzunehmen. Es sei deshalb anzunehmen, dass eine erheblich größere Anzahl an Personen auf passiven Schallschutz zur Nachtzeit angewiesen sein werde und die Planfeststellungsbehörde wegen des Fehlschlagens der Lärmprognose die Angemessenheit der flugbetrieblichen Regelungen erneut zu überprüfen sowie weitere Einschränkungen der zulässigen Bewegungszahl von 133 Flugbewegungen vorzunehmen oder ein vollständiges Nachtflugverbot 22:00 bis 6:00 Uhr anzuordnen habe. Außerdem lägen neue wissenschaftliche, insbesondere lärmmedizinische Erkenntnisse vor, welche für die Überprüfung der Abwägungsentscheidung der Planfeststellungsbehörde, 133 planmäßige Flüge in den Nachtrandstunden zuzulassen, relevant seien.

Auch in Bezug auf die von den Klägerinnen mit ihrem Hilfsantrag geltend gemachten weiteren Betriebseinschränkungen in der Zeit von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr und von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr sind jedoch weder wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens noch ein insoweit in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt und damit weiterer Aufklärungsbedarf aufgezeigt worden.

2.3.1 Soweit die Klägerinnen sich dazu auf neuere Erkenntnisse der Lärmmedizin berufen, haben sie nichts vorgetragen, was einen über die in den Musterverfahren schon getroffenen Feststellungen hinausgehenden Aufklärungsbedarf aufzeigt.

In den Musterverfahren wurde dazu festgestellt, der Gesetzgeber habe mit der Festlegung der Grenzwerte im Fluglärmschutzgesetz 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 könnten 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 demnach 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; in der Lärmwirkungsforschung und ihr folgend auch in der Rechtsprechung bisher zugrunde gelegte andere Kriterien, andere Kombinationen oder andere Grenzwerte haben demnach mit Inkrafttreten des Fluglärmschutzgesetzes ihre Bedeutung verloren (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T -, juris Rn. 609 und 612; BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 - BVerwG 4 C 8.09 u.a., juris Rn. 176 ff. [182]).

Es wurde darüber hinaus entschieden, 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.

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.).

Die mit dem Vorbringen der Klägerinnen zu weiteren lärmmedizinischen Erkenntnissen dargelegte tatsächliche Entwicklung weicht von den in den Musterverfahren zugrunde gelegten Erkenntnissen nicht in einem hier erheblichem Maß ab, sie belegt insbesondere nicht eine neuerdings anzunehmende evidente Ungeeignetheit der dort als maßgeblich zugrunde gelegten Festlegung von Auslöse- und Grenzwerten in dem Fluglärmschutzgesetz. 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.) haben in den Musterverfahren zugrunde gelegt, dass die vom Gesetzgeber in § 9 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 S. 2 Nr. 1 FluglärmG definierte Auslöseschwelle anwendbar ist, diese keinen verfassungsrechtlichen Bedenken unterliegt 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 den von den Klägerinnen hier vorgetragenen, seit der Entscheidung der Tatsacheninstanz in den Musterverfahren im Jahr 2009 weiter entwickelten wissenschaftlichen Erkenntnissen zeigen sie nur auf, dass über die Grenze, ab wann Lärm letztlich krank macht, nach wie vor gestritten wird. Hinreichende Anhaltspunkte für die Annahme einer evidenten Abweichung aufgrund eines wissenschaftlichen Konsenses lassen sich daraus nicht entnehmen, und damit auch kein weitergehender Aufklärungsbedarf. Dies gilt sowohl für die von ihnen angeführte Kohortenstudie aus dem Jahr 2010 von Huss et al. (Bl. I/0151 GA), als auch für die Studie von Eriksson et al. aus dem Jahr 2010 sowie die Studie von Acona zu Hypertoniediagnosen, die sämtlich nur die bisherige Erkenntnis über gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm darstellen. Entgegen der Ansicht der Klägerinnen folgen auch aus dem Vorbringen zu dem nur in Bezug genommenen (Bl. I/0153 GA) Konsensuspapier des NRW-Umweltministeriums sowie aus dem Gutachten von Greiser et al. über die Zahl der zusätzlich drohenden lärmbedingten Erkrankungen und dadurch entstehende Krankheitskosten keine wesentlichen Besonderheiten dieses Nachverfahrens. Auch daraus lässt sich die evidente Rechtswidrigkeit der im Fluglärmschutzgesetz festgelegten Auslösewerte nicht herleiten, da auch damit einerseits kein geänderter Konsens in der Lärmwirkungsforschung belegt wird, und daraus andererseits keine über die ohnehin vorgesehene Überprüfung der Auslösewerte des Fluglärmschutzgesetzes hinausgehende Pflicht des Gesetzge-

bers zu einer sofortigen Gesetzesänderung folgt. Denn dass u.a. ungestörter Schlaf von ausreichender Dauer unerlässlich ist für den Erhalt der Leistungsfähigkeit und Gesundheit, Fluglärm den Schlaf stört und in Abhängigkeit von Anzahl und Schallpegeln der Fluggeräusche zu Veränderungen der Schlafstruktur führt, signifikante Risikoerhöhungen ab ca. 60 dB(A) Mittelungspegel tags und 50 dB(A) nachts beobachtet werden können und Maximalpegel sowie deren Häufigkeiten insoweit bessere Voraussagen zulassen als Mittelungspegel, ist in der Gestalt zahlreicher früherer Studien Grundlage des Fluglärmschutzgesetzes und der dort bestimmten Auslösewerte, wozu auch das Maximalpegel-Häufigkeitskriterium gehört, geworden. Der diesbezügliche Beweisantrag der Klägerinnen (Schriftsatz vom 17.10.2013, Bl. I/0153 f. GA) gibt deshalb keine Veranlassung, erneut in eine Beweisaufnahme einzutreten und Sachverständigengutachten dazu einzuholen.

Gleiches gilt für das auf weitere, allerdings nicht vorgelegte Studien gestützte Vorbringen über einen statistisch signifikanten und dosisabhängigen Anstieg der Hospitalisierungsrate mit der Lärmbelastung in der Umgebung von Flughäfen in den USA mit einem Anstieg der Morbidität um 3,5% pro 10 dB sowie darüber, dass die am meisten lärmexponierten Anwohner ein um 21% erhöhtes Herzinfarktisiko haben, und eine um 24% erhöhte Rate von Schlaganfällen sowie die signifikante Erhöhung der Sterblichkeit an Herzinfarkt und Schlaganfall nachgewiesen werden konnten. Dem von den Klägerinnen gestellten Beweisantrag (Schriftsatz vom 17.10.2013, Bl. I/0154 GA) dazu, ob diese neuen Erkenntnisse der Lärmmedizin zwingend der Beurteilung der Angemessenheit der Zulassung nächtlichen Flugbetriebs auch in den Nachtrandstunden zwischen 22:00 und 23:00 Uhr und 5:00 und 6:00 Uhr zu Grunde zu legen sind, ist aus den oben dargestellten Gründen und im Übrigen schon deshalb nicht nachzugehen, da damit eine durch das Gericht vorzunehmende Wertung bewiesen werden soll, die einem Beweis durch Sachverständigengutachten nicht zugänglich ist. Aus den oben dargestellten Gründen der Anwendbarkeit des Fluglärmschutzgesetzes ergibt sich auch kein weitergehender Aufklärungsbedarf darüber, ob die Außenrichtwerte für die Nacht von 50 dB(A) entgegen der bisherigen Annahmen der Planfeststellungsbehörde als Werte zum Erhalt der menschlichen Gesundheit definiert werden und damit die so genannte verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle markieren. Im Übrigen handelt es sich dabei um eine rechtliche Bewertung, die dem dazu beantragten Sachverständigengutachten nicht zugänglich ist, so dass der Senat auch aus diesem Grund nicht gehalten ist, dem diesbezüglichen Beweisantrag (Bl. I/0154 GA) nachzugehen.

Gleiches gilt für die dazu ausdrücklich gestellten Anträge, Beweis darüber zu erheben, dass Außenrichtwerte für die Nacht von 50 dB(A) zum Erhalt der Gesundheit erforderlich sind, zwischen nächtlicher Fluglärmbelastung und steigender Hormonausschüttung ein kausaler Zusammenhang besteht, insbesondere dass eine Störung des Schlafs in der ersten Nachthälfte mit hoher Wahrscheinlichkeit zur Beeinflussung der circadianen Variabilität des Cortisolspiegels bei Menschen führt, ein erhöhter Cortisolspiegel akut zu einer Blutdrucksteigerung führt, dieser chronisch seinerseits mit Bluthochdruck assoziiert ist, die Kosten fluglärmassoziierter Erkrankungen von Menschen in der Umgebung des Flughafens Frankfurt Main bis 2021 einen Betrag von 1,5 Mrd. € übersteigen werden und die nächtliche Lärmbelastung durch Luftfahrzeuge zu 23.400 zusätzlichen lärmbedingten Erkrankungen, darunter 3.400 Todesfällen, führen wird (Bl. I/0155 f. GA).

Zu einem anderen Ergebnis führt deshalb auch nicht das Vorbringen der Klägerinnen, der wissenschaftliche Nachweis, dass Lärm zu Gesundheitsschäden führen könne, habe sich dahingehend verdichtet, dass nicht nur ein vermehrtes Auftreten von chronischer Blutdruckerhöhung, sondern auch von Herzinfarkt und Schlaganfall unbestritten sei, denn auch dies ist schon dem hier anwendbaren Fluglärmenschutzgesetz zugrunde gelegt worden. Dass sich einer - gleichfalls nicht vorgelegten - Studie von Kaltenbach/Maschke/Heß/Niemann/Führ (Gesundheitsschäden, Belästigungen und Lernstörungen durch Fluglärm, Synopse zum Stand der aktuellen Lärmwirkungsforschung, August 2014) zufolge der nächtliche Fluglärm dabei als die gefährlichste Lärmbelastung erwiesen hat, gibt deshalb ebenfalls noch keinen Anlass zu weiterer Sachaufklärung. Denn auch daraus, dass - nach Ansicht der Klägerinnen - nach heutigem Kenntnisstand für Fluglärm ein $L_{eq\ 16h}$ von 55 - 60 dB(A) als Belastungsgrenzwert zur Vermeidung erhöhter Hypertonierisiken angesehen werden sollte, wenn sich die Fluglärmexposition im Wesentlichen auf den 16h-Tag beschränkt, und bei vorhandenen Nachtfluganteilen an zivilen Flughäfen eine 24h-Beurteilung mit Hilfe des Tag-Abend-Nacht-Pegels der europäischen Union (L_{den}) der getrennten Beurteilung des Tages vorzuziehen sei, lässt sich eine evidente Unrichtigkeit der im hier anwendbaren Fluglärmenschutzgesetz festgelegten Auslösewerte, die zu einem Anspruch auf passiven Schallschutz führen, keinesfalls entnehmen. Dass die Planfeststellungsbehörde im Zeitpunkt der Planergänzung im Mai 2012 einen für August 2014 behaupteten neuen Konsens in der Lärmwirkungsforschung nicht - wie die Klägerinnen fordern - berücksichtigen konnte, liegt schon aufgrund des zeitlichen Abstands auf der Hand, ist aber aus den oben dargestellten Gründen und da es auf den Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses am 18.

Dezember 2007 ankommt, auch unerheblich.

2.3.2 Die Klägerinnen bringen weiter vor, die Planergänzung vom 29. Mai 2012 genüge dem Revisionsurteil des Bundesverwaltungsgerichts in den Musterverfahren zudem nicht, da damit keine erneute Abwägungsentscheidung getroffen worden sei. Deren Erfordernis ergebe sich schon daraus, dass die Revisionsentscheidung über die Entscheidung der Vorinstanz hinausgehe und eine Umsetzung deshalb ohne weitere Reglementierung nicht möglich sei.

Damit vermögen die Klägerinnen jedoch weder einen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt noch Besonderheiten ihres Nachverfahrens aufzuzeigen, denn auch die Frage von Betriebsbeschränkungen in den - hier allein noch streitgegenständlichen - Nachtrandstunden von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr und von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr einschließlich der dieser zugrunde gelegten Lärmermittlung und -bewertung war schon Gegenstand der Musterverfahren. Dort wurde über das gesamte Lärmschutzkonzept für die Nacht entschieden und festgestellt, dass nur die Zulassung von durchschnittlich 17 planmäßigen Flugbewegungen in der Mediationsnacht von 23:00 bis 5:00 Uhr zu beanstanden ist, während das für die Nachtrandstunden verbleibende Kontingent von durchschnittlich 133 planmäßigen Flugbewegungen ebenso wie das Lärmschutzkonzept im Übrigen rechtlich nicht beanstandet wurde (- Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 577, 792; - BVerwG 4 C 8.09 u.a. -, juris Rn. 260 ff., 352 ff., 379 ff.). Entgegen der Ansicht der Klägerinnen sind keine greifbaren Anhaltspunkte dafür festgestellt worden, dass der verbleibende Teil des Gesamtnachtkontingents von - bezogen auf das Kalenderjahr - durchschnittlich 133 planmäßigen Flügen hinsichtlich der Nachtrandstunden nicht ordnungsgemäß abgewogen wäre. Vielmehr wurde zu einer Korrektur des Kontingents ausdrücklich weder hinsichtlich seiner Größe noch hinsichtlich des Bezugszeitraums für den Durchschnittswert eine Veranlassung gesehen (BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 - BVerwG 4 C 8.09 u.a., juris Rn. 353). Ferner wurde festgestellt, dass die Planfeststellungsbehörde jedenfalls im Ergebnis davon ausgehen durfte, dass das von ihr verfolgte Konzept eines Abschwellens und Wiederansteigens der Fluglärmbelastung in den Nachtrandstunden gewährleistet ist (BVerwG a.a.O., Rn. 373). Eine erneute Abwägungsentscheidung zur Sicherstellung, dass das von der Planfeststellungsbehörde verfolgte Konzept eines zum Kern der Nacht hin abschwellenden und danach wieder ansteigenden Flugverkehrs durchgehalten und der Flugverkehr in den Nachtrandstunden durch geeignete Vorkehrungen effektiv und konkret begrenzt wird, hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG a.a.O., Rn. 378) nur für den Fall ei-

nes erhöhten Kontingents planmäßiger Flüge verlangt, sofern sich die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der ihr aufgegebenen Neubescheidung dazu entschließen sollte, das Kontingent für planmäßige Flüge in der Gesamtnacht in der Weise zu erhöhen, dass in den Nachtrandstunden durchschnittlich mehr als 133 planmäßige Flugbewegungen zulässig sind. Dem ist der Beklagte jedoch nicht gefolgt, sondern er hat es bei dem für abgewogen befundenen Lärmschutzkonzept mit durchschnittlich 133 planmäßigen Flügen in den Nachtrandstunden - bezogen auf das Kalenderjahr - belassen.

Entgegen der Ansicht der Klägerinnen wurde ihnen schon aus diesen Gründen damit auch nicht eine notwendige, erneute abwägende Entscheidung über die endgültige Gestaltung der nächtlichen Betriebsregelungen für den Flughafen Frankfurt Main verweigert.

Mit ihrem Vorbringen, die seitens der Planfeststellungsbehörde diesbezüglich getroffenen Regelungen seien nach wie vor unzureichend und insbesondere das von der Rechtsprechung gebilligte Konzept des Anschwellens und Abschwelens des Lärms bringe keinerlei lärmindernden Effekt für die Betroffenen mit sich, kritisieren die Klägerinnen die in den Musterverfahren getroffenen Entscheidungen zwar, ohne jedoch Anhaltspunkte aufzuzeigen, die weiteren Aufklärungsbedarf aufwerfen könnten. Dies gilt auch in Bezug auf die Planergänzung vom 29. Mai 2012, die allein der Umsetzung der Musterverfahrensentscheidungen diene, keinerlei inhaltliche Änderung oder Erweiterung dieser für abgewogen befundenen Regelungen enthält und damit nicht über das hinausgeht, was schon Inhalt der Musterverfahren war, wie oben schon dargestellt wird (BVerwG, Beschluss vom 23.01.2017 - 4 B 25.15 -, juris Rn. 13).

Den dort vom 11. Senat getroffenen Feststellungen dazu, dass die Festsetzung des Durchschnittswertes bezogen auf das gesamte Kalenderjahr zu beanstanden sei, weil dies in der Vergangenheit dazu geführt habe, dass in einzelnen Nächten in der Hauptreisezeit über 200 Flüge stattgefunden hätten und dies nicht sicherstelle, dass Belastungsspitzen in einzelnen Nächten vermieden würden (Hess. VGH, a.a.O., juris Rn. 784), ist das Bundesverwaltungsgericht dagegen ausdrücklich nicht gefolgt (BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 - BVerwG 4 C 8.09 u.a. -, juris Rn. 359 ff.). Vielmehr wurde dazu in der Revisionsentscheidung angeführt, greifbare Anhaltspunkte dafür, dass mit dem Abwägungsgebot unvereinbare Belastungsspitzen nur durch einen kürzeren Bezugszeitraum als das Kalenderjahr zu vermeiden wären, seien nicht erkennbar (BVerwG, a.a.O., juris Rn. 371).

3. Ferner berufen sich die Klägerinnen auf weiteren Aufklärungsbedarf in Bezug auf die Feststellungen, die in den Musterverfahren zu der von dem Vorhaben ausgehenden Belastung durch Luftschadstoffe getroffen wurden.

3.1 Dazu bringen sie zunächst vor, die dort getroffene Feststellung, es bestünden keine Anhaltspunkte für ein Scheitern der Luftreinhalteplanung, sei auf einer unzureichenden Tatsachengrundlage getroffen worden, und der in den Musterverfahren getroffene Verweis auf das Verfahren der Luftreinhalteplanung stelle eine Verletzung von Gemeinschaftsrecht dar. Damit werden jedoch weder ein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt noch wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens aufgezeigt.

Denn der 11. Senat dieses Gerichts hat in den Musterverfahren unter Berücksichtigung auch der zu erwartenden nichtflughafenspezifischen Emissionen (a.a.O., juris Rn. 974 ff.) festgestellt, dass trotz der für den Planungsfall - jedenfalls für das Gewerbegebiet "Im Taubengrund" und die südlichen Siedlungsbereiche der Stadt Kelsterbach - prognostizierten ausbaubedingten Grenzwertüberschreitungen die Planfeststellungsbehörde zu Recht auf die Bewältigung der Problematik im Wege der Luftreinhalteplanung verwiesen hat, und damit kein Verstoß gegen den planerischen Grundsatz der Konfliktbewältigung vorliegt (a.a.O., juris Rn. 1010). Da die 22. BImSchV nicht auf die durch ein einzelnes Vorhaben hervorgerufenen Luftverunreinigungen abstelle, sondern ihr eine gebiets- bzw. ballungsraumbezogene Betrachtung zugrunde liege, bestimmen sich bei Überschreitung der maßgeblichen Grenzwerte demnach die Konsequenzen grundsätzlich nach § 47 Abs. 1 BImSchG. Steht mit Hilfe der Luftreinhalteplanung ein Regulationssystem zur Verfügung, mit dem die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt werden kann, so ist es den Planungsträgern in der Regel unbenommen, die Problembewältigung diesem Verfahren zu überlassen (a.a.O., juris Rn. 1011). Schließlich hat der 11. Senat unter Verweis auf die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts noch ausgeführt, dass es entgegen der Auffassung einiger Kläger nicht Sache der Planfeststellungsbehörde gewesen sei, nachzuweisen, dass sich die Luftschadstoffproblematik im Wege der Luftreinhalteplanung bewältigen lassen werde. Dies gelte auch, soweit ausbaubedingt mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen ist, denn das setze voraus, dass sich das Scheitern der Luftreinhalteplanung gewissermaßen aufdränge. Hierfür müssten besondere Umstände, wie z.B. eine atypische Situation vorliegen, die jedoch nicht allein in dem Umstand erblickt werden könne, dass das Flughafenumland von einer Ballungsraumsituation geprägt ist (a.a.O., juris Rn. 1012). Weiter hat der 11. Senat

in dieser Entscheidung festgestellt, dass es keinen Anspruch auf Festsetzung bestimmter Luftreinhaltemaßnahmen im Planfeststellungsbeschluss gibt, sondern dies in einem entsprechenden Verfahren mit dem Ziel der Aufstellung eines Luftreinhalteplanes geltend zu machen wäre (a.a.O., juris Rn. 1015). Diese Feststellungen hat das Bundesverwaltungsgericht in der Revisionsentscheidung auch insoweit bestätigt, als damit auf das Verfahren der Luftreinhalteplanung verwiesen wurde (BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 - 4 C 8/09 u.a. -, juris Rn. 468 ff.).

Die Klägerinnen äußern demgegenüber lediglich ihre davon abweichende Rechtsansicht, ohne damit Besonderheiten ihres Verfahrens oder einen insoweit in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt aufzuzeigen. Auch das weitere Vorbringen der Klägerinnen, nach der Rechtsprechung des EuGH (Urteil vom 25.07.2008 - C-237/07 -, Rn. 43 ff.) seien die Mitgliedstaaten verpflichtet, kurzfristig Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet seien, Grenzwertüberschreitungen auf ein Minimum zu verringern und schrittweise zu einem Stand unterhalb dieser Werte zurückzukehren, vermag keinen Aufklärungsbedarf aufzuzeigen, der über die in den Musterverfahren getroffenen Feststellungen hinausreicht. Denn für das von ihnen verlangte Vorgehen steht nach wie vor das Instrumentarium der §§ 45 ff. BImSchG zur Verfügung, auf das in den Musterverfahren verwiesen wurde, das aber nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde im Wege der Zulassung eines einzelnen Vorhabens ist. Die von den Klägerinnen vorgebrachte Schlussfolgerung daraus, dass das Kriterium der Kurzfristigkeit des Handelns ohne weiteres auch auf die Situation des Planfeststellungsverfahrens zu übertragen sei, kann mit der zitierten Rechtsprechung des EuGH, wonach den Mitgliedstaaten nur die Verpflichtung obliegt, im Rahmen eines Aktionsplans und kurzfristig Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, die Gefahr der Überschreitung der Grenzwerte oder der Alarmschwellen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Umstände und aller betroffenen Interessen auf ein Minimum zu verringern und schrittweise zu einem Stand unterhalb dieser Werte oder Schwellen zurückzukehren (EuGH vom 25.07.2008, a.a.O.), gerade nicht belegt werden.

Der Senat ist aus diesen Gründen auch nicht gehalten, dem EuGH im Wege der Vorabentscheidung nach Art. 267 AEUV die von den Klägerinnen aufgeworfenen Fragen (Schriftsatz vom 17.10.2013, Bl. I/0164 GA) zu unterbreiten,

- ob Art. 4 Abs. 1 der Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22.4.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxiden, Partikel und Blei in der Luft es der Behörde eines Mitgliedstaats, die im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens

festgestellt hat, dass das beantragte Vorhaben die Grenzwerte für Schadstoffe nach Anhang I, 11, III oder IV dieser Richtlinie überschreiten wird, gestattet, das Vorhaben ohne eigene Maßnahmen zur Unterbindung der Grenzwertüberschreitung zuzulassen und sich darauf zu beschränken, auf eine Lösung in einem späteren Verwaltungsverfahren zu verweisen, und

- welche Anforderungen das Gemeinschaftsrecht an die Prognose der Behörde, die festgestellte Grenzwertüberschreitung könne in dem späteren Verwaltungsverfahren auch tatsächlich unterbunden werden, stellt, das heißt, muss die Behörde sicher sein, dass die Grenzwertüberschreitung auch durch spätere Maßnahmen noch unterbunden werden kann oder reicht eine Wahrscheinlichkeitsprognose dergestalt, dass nicht ausgeschlossen werden kann, dass spätere Maßnahmen zur Grenzwerteinhaltung führen, aus?

Soweit die Klägerinnen in diesem Zusammenhang noch vorbringen, die vom 11. Senat geäußerte Rechtsauffassung, maßgeblich für die Beurteilung sei „(allein) das Prognosejahr 2020“, sei mit der Rechtsprechung des EuGH nicht in Einklang zu bringen (Schriftsatz der Klägerinnen vom 17.10.2013, Bl. I/0165 GA), geht auch dies aus den oben dargestellten Gründen über eine hier unerhebliche Kritik an den Entscheidungen in den Musterverfahren nicht hinaus. Dieser Einwand wurde schon dort vom Bundesverwaltungsgericht im Revisionsverfahren damit zurückgewiesen, dass dies an der tatsächlichen Feststellung des Verwaltungsgerichtshofs in den Musterverfahren, es existierten keine Anhaltspunkte für zwischenzeitliche flughafenbedingte Spitzenbelastungen, die über den für das Jahr 2020 prognostizierten Grenzwerten liegen, vorbeigehe (BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 - 4 C 8.09 u.a. -, juris Rn. 478). Darüber hinausgehende Anhaltspunkte, die einen insoweit in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt aufzeigen könnten, haben die Klägerinnen in ihrem Nachverfahren damit nicht vorgebracht. Unerheblich ist es aus den vorstehend genannten Gründen deshalb auch, ob und inwieweit es tatsächlich zu Grenzwertüberschreitungen kommt.

3.2 Die Klägerinnen bringen zudem vor, in den Musterverfahren sei die Feststellung, es bestünden keine Anhaltspunkte für ein Scheitern der Luftreinhalteplanung, auf einer unzureichenden Tatsachengrundlage getroffen worden, da erhebliche und offenkundige Rechenfehler des Gutachtens 13.4 „Luftschadstoffe - Gesamtmissionen“ verborgen geblieben seien, die sie im Einzelnen ausführen.

Auch damit wird jedoch kein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt aufgezeigt. Die Klägerinnen wiederholen damit den schon mit Klageerhebung in dem

Musterverfahren 11 C 359/08.T, von dem dieses Verfahren abgetrennt wurde, erhobenen Vorwurf, die vorliegenden Gutachten zur Luftschadstoffsituation seien aus methodischen Gründen nicht geeignet, in dem Planfeststellungsbeschluss zur Beurteilungsgrundlage gemacht zu werden. Darüber wurde aber in den Musterverfahren schon entschieden, wo der 11. Senat auf das vergleichbare Vorbringen der Musterverfahrenskläger auch des Verfahrens 11 C 359/08.T (Kläger zu 6. des Verfahrens 9 C 227/08.T u.a.) unter eingehender Auseinandersetzung mit den von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegten Gutachten G13 und G14 sowie unter Berücksichtigung der dortigen Beanstandungen der gutachtlichen Ermittlungen einschließlich der dazu gestellten Beweisanträge entschieden hat, dass der Planfeststellungsbeschluss im Hinblick auf die Bewältigung der Luftschadstoffproblematik rechtlich nicht zu beanstanden ist, und der Planfeststellungsbehörde bei der Ermittlung und Bewertung der zu erwartenden Luftschadstoffbelastung keine Fehler unterlaufen sind, die zur Aufhebung oder Ergänzung des Plans führen können (Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 928 ff.). Ferner hat der 11. Senat festgestellt, dass die Schadstoffbelastung in den Gutachten G13.1 bis G13.4 rechtsfehlerfrei ermittelt worden ist, es weder grundsätzliche Zweifel an der Richtigkeit der Ergebnisse gibt noch die Methodik im Allgemeinen oder die einzelnen Gutachten im Besonderen zu beanstanden sind und auch sonst keine Fehler aufgezeigt wurden, die die Geeignetheit der Gutachten insgesamt in Frage stellen oder Bedenken gegenüber den durch die Gutachten gefundenen Ergebnissen zur Immissionsbelastung aufkommen lassen (a.a.O., Rn. 936 ff.). Diese Feststellungen des 11. Senats sind in der Revisionsentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts nicht beanstandet worden, vielmehr wurde insbesondere das Vorbringen zu den auch dort angeführten Rechenfehlern als unberechtigt zurückgewiesen (BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 - BVerwG 4 C 8/09 u.a. -, juris Rn. 479 ff.). Diese Entscheidungen können auch auf das Nachverfahren der Klägerinnen übertragen werden.

Die Klägerinnen sehen ferner aufgrund der von ihnen dargestellten Fehler in dem Gutachten G13.4 auch die toxikologische Bewertung des Gutachtens G14 als erschüttert an. Da das im Wesentlichen gleichlautende Vorbringen zu Rechen- und sonstigen Fehlern im Gutachten G13.4 sowie deren Auswirkungen auf das Gutachten G14 in den Musterverfahren berücksichtigt wurde - wie oben schon dargestellt -, handelt es sich auch dabei im eigentlichen nur um eine Kritik an den dort getroffenen Feststellungen, die weiteren Aufklärungsbedarf nicht aufzeigt. Schon aus diesen Gründen ist der beschließende Senat nicht gehalten, den zahlreich dazu gestellten Beweisanträgen (Bl.

I/0170 bis I/0182 GA) nachzugehen und wie beantragt Sachverständigengutachten zu den dort behaupteten Fehlern einzuholen. Schließlich vermag der Senat aber auch weder eine Entscheidungserheblichkeit der im Einzelnen vorgebrachten Rechenfehler noch daraus folgenden weiteren Aufklärungsbedarf festzustellen.

Die Klägerinnen greifen dazu die auf Seite 24 des Gutachtens G13.1 der IVU Umwelt GmbH Freiburg vom Dezember 2006 (gemeint ist aber offenbar das Gutachten G13.4 der IVU GmbH vom 02.01.2007, Ordner 656 der Behördenakten des Planfeststellungsverfahrens - BA -) verwendete Romberg-Formel auf, die sie zwar als zur Bestimmung der NO₂-Jahresmittelwerte geeignet bezeichnen, dazu aber gleichwohl die Einholung eines Sachverständigengutachtens beantragen. Da die Anwendbarkeit dieser Formel damit unstrittig und im Übrigen aus den Entscheidungsgründen der Musterverfahrensurteile selbst zu entnehmen und damit nicht beweisbedürftig ist, ist der Senat auch nicht gehalten, zu der Frage, ob diese Modellierung nach den Feststellungen des 11. Senats dieses Gerichts dem zum Zeitpunkt des Planfeststellungsbeschlusses geltenden Stand von Wissenschaft und Technik entspreche, wie beantragt ein Sachverständigengutachten einzuholen (Schriftsatz der Klägerinnen vom 17.10.2013 S. 53, Bl. I/0170 GA).

Auch aus den von den Klägerinnen sodann vorgebrachten Zweifeln an der Ergebnisrichtigkeit der Berechnungen folgt kein erneuter Aufklärungsbedarf. In Tabelle 5-4 dieses Gutachtens (S. 44) soll sich ihrem Vorbringen zufolge nach einer von ihnen selbst durchgeführten Berechnung anhand der Jahresmittelwerte für NO_x und NO₂ unter Verwendung der zuvor dort wiedergegebenen Romberg-Formel eine Abweichung bei dem berechneten Wert für NO₂ für die Ist-Situation 2005 von 3% ergeben, da das Ergebnis 36,058 µg/m³ und nicht 35 µg/m³ betrage. Ähnliches soll für die entsprechenden Werte für den Prognosenullfall 2020 mit einer Abweichung von 3,75% sowie für den Prognosefall mit einer Differenz von 7,2% (Schriftsatz vom 17.10.2013 S. 53 f., Bl. I/0170 f.) gelten. Die Klägerinnen stellen nachfolgend Mutmaßungen über die Ursachen für einen derartigen Rechenfehler an, die sie entweder in der Manipulation des Gutachtens durch Nichtanwendung der Romberg-Formel oder einer unzureichenden Datenbasis vermuten.

Dafür, dass die von den Klägerinnen allein anhand der Werte in dieser Tabelle durchgeführte Berechnung geeignet ist, einen Fehler der dem Gutachten zugrunde liegenden Berechnung nachweisen zu können, fehlt es aber schon an der erforderlichen Substantiierung. Denn die Jahresmittelwerte für die einzelnen Stoffe sind dem Gutachten G13.1 zufolge zunächst anhand der Jahresmittel der bodennahen Konzentrationsverteilungen

für zwei Rechengitter und damit für verschiedene Punkte im Vorhabengebiet bestimmt worden (vgl. bspw. Gutachten G13.1 v. 24.11.2006, S. 53 ff.), diese in den Gutachten G13.1, 13.2 und 13.3 ermittelten Immissionsdatensätze wurden sodann mit einer separat bestimmten Hintergrundbelastung (Gutachten G13.4 v. 02.01.2007, S. 37 f.) jeweils zu Gesamtmissionen aggregiert, und aus diesen Werten wurden anschließend für jeden Schadstoff die Jahresmittelwerte der Gesamtbelastung bestimmt (Gutachten G13.4 v. 02.01.2007, S. 17). Daraus wurden sämtliche Werte der Tabelle 5-4 und auch der dort genannte Jahresmittelwert für NO_2 errechnet, der sich nicht - wie die Klägerinnen offenbar meinen - aus dem Jahresmittelwert für NO_x aus derselben Tabelle 5-4 dieses Gutachtens ergibt. Dass die Anwendung der Romberg-Formel auf die damit berechneten Jahresmittelwerte in Tabelle 5-4 rechnerisch nicht zu demselben Ergebnis führen kann, wie eine Anwendung der Romberg-Formel auf die oben dargestellte Ermittlung der Einzelwerte, hat die Beigeladene nachvollziehbar mit den unterschiedlichen Ausgangswerten erläutert. Dem haben die Klägerinnen im weiteren Verlauf des Verfahrens nichts entgegengehalten. Aus diesen Gründen fehlt es schon an den erforderlichen Anknüpfungstatsachen für eine Beweiserhebung über die Richtigkeit der Berechnungen in dem Gutachten G14, und der dazu von den Klägerinnen gestellte Antrag auf Einholung eines Sachverständigengutachtens (ebenda S. 54, Bl. I/0171 GA) stellt sich deshalb als Ausforschungsbeweisantrag dar, dem der Senat nicht nachgehen muss.

Im Übrigen kommt es auf die dargestellten Fehler in der Berechnung aber auch nicht entscheidungserheblich an. Denn in den Musterverfahren wurde dazu festgestellt, dass auch bei unterstellten höheren Jahresmittelwerten wegen etwaiger Grenzwertüberschreitungen - wie oben schon dargestellt - auf die Luftreinhalteplanung zu verweisen ist, und dies ist durch die Revisionsinstanz unbeanstandet geblieben. Auch die um Rechenfehler in der Art, wie sie die Klägerinnen vorgetragen haben, erhöhten Jahresmittelwerte hindern deshalb nicht an der Übertragbarkeit der Musterverfahrensentscheidungen auf ihr Nachverfahren.

Gleiches gilt, soweit die Klägerinnen aus den von ihnen behaupteten Rechenfehlern eine falsche Datengrundlage herleiten wollen, im Übrigen wiederholen sie damit nur einen schon in den Musterverfahren erhobenen und dort beschiedenen Vorwurf. Denn auch dazu hat der 11. Senat Feststellungen getroffen und entschieden, dass das Gutachten G13.1 entgegen dem Vorbringen einiger Kläger in den Musterverfahren nicht auf einer unzutreffenden flugbetrieblichen Datenbasis beruht, da der Ermittlung der Luftschadstoffe wie der Lärmermittlung das Betriebsszenario der Planunterlagen zugrunde

liegt (Hess. VGH, a.a.O., juris Rn. 969).

Auch das weitere, auf die ihrer Ansicht nach fehlerhaft berechneten Jahresmittelwerte für NO₂ (S. 55 f. des Schriftsatzes vom 17.10.2013, Bl. I/0172 f. GA) gestützte Vorbringen der Klägerinnen, das sie die Nichtanwendung der Romberg-Formel im Gutachten G13.1 des Ingenieurbüros Dr. Janicke vom 24.11.2006 (Ordner 251 BA) wegen Abweichungen von bis zu 71,8% (Planfall 2020, ebenda S. 55, Bl. I/0172 GA) vermuten lässt, führt zu keinem anderen Ergebnis. Denn der 11. Senat hat sich - wie oben dargestellt - in den Musterverfahrensentscheidungen mit der Problematik einer deutlich höher anzunehmenden Grenzwertüberschreitung befasst und dazu festgestellt, dass diese auf das Flughafenumfeld begrenzt bleibt und selbst signifikante lokal begrenzte Steigerungen der Luftschadstoffbelastung im Rhein-Main-Gebiet durch den Flugbetrieb der Zulassung des Ausbauvorhabens nicht entgegenstehen. Denn demnach werden entweder die einschlägigen Grenzwerte im Planungsfall 2020 eingehalten, oder die Problematik wird sich im Wege der Luftreinhalteplanung lösen lassen (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 940). Des Weiteren wurde in den Musterverfahren dazu festgestellt, dass selbst dann, wenn die Ermittlung der Schadstoffbelastung in einzelnen Punkten fehlerhaft sein sollte, jedenfalls nicht ersichtlich sei, dass sich dies in einer Größenordnung ausgewirkt haben könnte, die es verbietet, die Kläger auf die Luftreinhalteplanung zu verweisen (Hess. VGH, a.a.O., juris Rn. 997). Die von den Klägerinnen behaupteten Rechenfehler in dem Gutachten G13.1 sind auch aus diesem Grund nicht geeignet, weitergehenden Aufklärungsbedarf darzutun.

3.3 Soweit die Klägerinnen vorbringen, aus diesen Rechenfehlern folge auch die Untauglichkeit des Gutachtens G14 „Humantoxikologie“ von Frau Dr. Tesseraux (vom 17.12.2006, Ordner 251 BA), und zur Begründung anführen, dass sich das Gutachten G14 ausdrücklich auf die berechneten Gesamtimmissionen aus dem Gutachten G13.4 beziehe und aus der Darstellung in Tabelle 1-1 (S. 23 des Gutachtens G14) ersichtlich werde, dass das Gutachten nicht auf NO_x-Werten, sondern auf den - nach Ansicht der Klägerinnen fehlerhaft berechneten - NO₂-Werten aus den Gutachten G13.1 und G13.4 beruhe, fehlt es an der erforderlichen Beweisbedürftigkeit. Denn dass die Ergebnisse der Gutachten G13.1 bis G13.4 zugrunde gelegt wurden, geht schon aus dem Gutachten G14 selbst hervor. In die dazu beantragte Beweiserhebung durch Sachverständigengutachten (S. 58 des Schriftsatzes der Klägerinnen vom 17.10.2013, Bl. I/0175 BA) muss der Senat schon deshalb nicht eintreten.

Soweit die Klägerinnen daraus den Schluss ziehen, die Feststellung des 11. Senats,

dass die NO₂-Belastung kein Hindernis für die Planfeststellung sei, bedürfe aus den von ihnen vorgebrachten Gründen einer erneuten Überprüfung und Korrektur, stellen sie deshalb den dazu in den Musterverfahren getroffenen Feststellungen nur ihre gegensätzliche Rechtsauffassung entgegen, ohne einen weitergehenden Aufklärungsbedarf aufzuzeigen.

Des Weiteren sind die Klägerinnen der Ansicht, das Gutachten G14 leide daran, dass die Gutachterin ihre Aufgabe missverstanden habe. Sie führen dazu weiter an, dass dort zwar die WHO-Empfehlungen (Luftqualitätsleitwerte) genannt, Risikoüberlegungen im Sinne einer Unbedenklichkeitsdosis oder einer Unbedenklichkeitskonzentration angestellt werden und es demnach weitgehend Konsens sei, dass ein Risiko von 1 zu 1 Million einer sogenannten „virtually safe dose“ als einer unbedenklichen Dosis oder „virtually safe concentration“ als einer unbedenklichen Konzentration entspreche. Die EU habe sich darauf verständigt, dieses Risiko bei der Festlegung ihrer Grenzwerte für die cancerogenen Stoffe als Ausgangspunkt zu wählen, so dass ein Grenzwert, der in der Höhe diesem Risiko entspreche, dem Sinn nach ein Zielwert sei, mithin eine für die menschliche Gesundheit unbedenkliche Konzentration. Auch dies geht jedoch schon aus dem Gutachten selbst hervor (Gutachten G14, S. 41 ff.) und ist deshalb nicht beweisbedürftig. Der Senat muss das dazu von den Klägerinnen beantragte Sachverständigengutachten (S. 62 ihres Schriftsatzes vom 17.10.2013, Bl. I/0179 GA) schon aus diesen Gründen nicht einholen.

Mit ihrem Vorbringen, auf Seite 44 des Gutachtens G14 kündige sich dann jedoch die Abkehr von den internationalen Beurteilungswerten hin zu den administrativen Grenzwerten an, indem die durch strenge Maßstäbe gewonnenen Standards sofort wieder in Frage gestellt würden, ziehen die Klägerinnen nur eine rechtliche Schlussfolgerung aus den Ausführungen in dem Gutachten dazu, dass die Festlegung eines Grenzwertes auf diesem Risikoniveau schwierig sei, da weitere Kriterien wie Kosten-Nutzen-Analysen und technische Machbarkeit (Nachweisgrenze bei Messungen, etc.) bei der Grenzwertfestlegung eine Rolle spielten, und bewerten dies als verfassungsrechtlich unzulässig. Eine derartige rechtliche Bewertung ist jedoch vom Gericht selbst vorzunehmen, und deshalb dem dazu beantragten Beweis durch Einholung eines Sachverständigengutachtens nicht zugänglich. Diesem Beweisantrag (S. 62 des Schriftsatzes vom 17.10.2013, Bl. I/0179 GA) muss der Senat deshalb ebenfalls nicht nachgehen.

Soweit die Klägerinnen im Folgenden behaupten, entscheidend sei allein, dass auch für „kleinere Bevölkerungsgruppen“ das Krebsrisiko genauso wie bei größeren Bevölke-

ungsgruppen erhöht sei, wenn die Zusatzbelastung der Luft durch nachweislich kanzerogene Stoffe zunimmt, da es für krebserzeugende Stoffe keine Wirkschwellen gebe, und daraus den Schluss ziehen, Basis einer Bewertung kanzerogener Stoffe müsse die hinnehmbare Konzentration sein, die sich aus dem auch in dem Gutachten G14 anfänglich genannten akzeptablen Risikowert von 1×10^{-6} errechne, handelt es sich erneut um ihre rechtliche Bewertung der anzuwendenden Grenz- und Zielwerte, die dem dazu beantragten Beweis durch Einholung eines Sachverständigengutachtens (S. 63 des Schriftsatzes vom 17.10.2013, Bl. I/0180 GA) nicht zugänglich ist, da sie vom Gericht selbst vorzunehmen wäre. Im Übrigen sind auch zu den maßgeblichen Grenzwerten in den Musterverfahren Feststellungen getroffen worden (Hess. VGH, a.a.O., juris Rn. 1000 ff.), auf die die Klägerinnen verwiesen werden können. Demnach sind sowohl die luftrechtliche als auch die straßenrechtliche Komponente des Planvorhabens an der aufgrund des § 48a Abs. 1 und 3 BImSchG erlassenen 22. BImSchV zu messen, die unter anderem Grenzwerte für NO_2 (§ 3), PM_{10} (§ 4), Blei (§ 5), Benzol (§ 6) und CO (§ 7) sowie einen Zielwert für B(a)P als Marker für das Krebszeugungsrisiko von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (§ 15) enthält (Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a., a.a.O., Rn. 1001, 1003). Auch der Rückgriff auf die TA-Luft bei SO_2 bzw. für Ruß ist demnach nicht zu beanstanden (Hess. VGH, a.a.O. Rn. 1002). Dem haben die Klägerinnen nichts entgegengehalten, was über ihre nicht näher substantiierte abweichende Rechtsansicht hinausgeht, und damit keinen weiteren Aufklärungsbedarf aufzeigen können.

Ferner bringen sie vor, dass auf Seite 38 des Gutachtens G14 zwar auf erwiesene synergistische Wirkungen von Ozon und Staub, Stickstoffdioxid und Staub sowie flüchtige organische Verbindungen und Stickstoffdioxid eingegangen werde, diese Kombinationswirkung jedoch dann - aus Sicht der Klägerinnen fehlerhaft - nicht bei der Gesamtbewertung berücksichtigt, sondern - ihrer Ansicht nach fälschlicherweise - nur Einzelstoffe beurteilt werden. Auch dazu bedarf es mangels Beweisbedürftigkeit nicht des beantragten Beweises durch ein Sachverständigengutachten (S. 63 des Schriftsatzes vom 17.10.2013, Bl. I/0180 GA), da auch dies aus dem Gutachten G14 selbst hervorgeht. Soweit die Klägerinnen damit die Frage verbunden haben, ob diese Bewertung fehlerhaft ist, stellt sich dies angesichts der vollständig fehlenden Substantiierung als Ausforschungsbeweisantrag dar.

Die Klägerinnen führen ferner an, dass in dem Gutachten G14 zwar die cancerogene Wirkung von Partikeln genannt (S. 28 des Gutachtens G 14) und auf das Problem der

Angaben von Schwellenwerten hingewiesen werde (Gutachten G 14, Seite 29), diese Erkenntnisse bei der toxikologischen Beurteilung der Stäube aber unberücksichtigt blieben, vielmehr Bewertungsmaßstab der Grenzwert von „40 µg/m³ PM₁₀/m³“ sei, obgleich vorher dargestellt worden sei, dass Konzentrationen unterhalb dieser Schadstoffbelastung bereits gesundheitsschädlich seien. Auch das dazu beantragte Sachverständigen-gutachten (S. 63 des Schriftsatzes vom 17.10.2013, Bl. I/0180 GA) ist schon wegen fehlender Beweisbedürftigkeit nicht einzuholen, da die darin enthaltenen tatsächlichen Umstände aus dem Gutachten selbst hervorgehen. Im Übrigen ist auch dies eine Frage der vom Gericht vorzunehmenden rechtlichen Bewertung hinsichtlich der anzuwenden- den Grenzwerte, die der Beweisführung durch Sachverständigengutachten nicht zu- gänglich ist.

Nichts anderes gilt, soweit die Klägerinnen rügen, in dem Gutachten seien die aus der hohen Belastung mit PM_{2,5} zu ziehenden Folgerungen mit der Forderung nach PM_{2,5}- Messungen unterblieben, die aber aus Gründen des Gesundheitsschutzes geboten wä- ren. Denn auch dies war Gegenstand der Entscheidungen in den Musterverfahren, und der 11. Senat dieses Gerichts hat dort dazu festgestellt, dass die Planfeststellungsbe- hörde nicht gehalten war, die Partikelbelastung im Hinblick auf PM_{2,5} zu untersuchen, da es dafür zum maßgeblichen Zeitpunkt der Entscheidung über den Planfeststellungs- antrag noch keinen verbindlich festgelegten Grenzwert gab und eine gesonderte Be- trachtung der PM_{2,5} -Belastungen daher nicht notwendig war (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 1027). Zudem wurde dort ausgeführt, dass auch die Richtlinie 2008/50/EG daran nichts ändere, die erstmals Grenzwerte für PM_{2,5} vorschreibt, da erst im Sommer 2008 - und damit etwa ein halbes Jahr nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses - endgültig klar war, was der genaue Inhalt der Richtlinie sein würde. Zur Feinstaubbelastung wurde außerdem festgestellt, dass ausweislich der ergänzenden Stellungnahme des Fachgutachters der Beigeladenen (Baader-Bosch, Stellungnahme vom 17. November 2008, Anlage 8 der Beigeladenen zu ihrem in die- sem Verfahren vor Abtrennung vorgelegten Schriftsatz vom 09.12.2008, Bl. VII/01256 GA 11 C 359/08.T) PM_{2,5} Bestandteil von PM₁₀ ist und damit die Betrachtung von PM₁₀ auch die Wirkungen von PM_{2,5} grundsätzlich mit abdeckt, insbesondere wenn - wie in diesem Fall - die festgestellte PM₁₀-Belastung keine Anhaltspunkte für eine Überschrei- tung der (künftigen) PM_{2,5}-Grenzwerte bietet (Hess. VGH a.a.O., juris Rn. 1027). Mit der Wiederholung der schon in den Musterverfahren vertretenen gegenteiligen Rechtsauf- fassung zur Bewertung der Schädlichkeit und der Grenzwerte haben die Klägerinnen

keine Umstände vorgebracht, die Anlass zu weiterer Aufklärung und damit zu der von ihnen beantragten Einholung eines Sachverständigengutachtens (S. 64 des Schriftsatzes vom 17.10.2013, Bl. I/0181 GA) geben.

Dies gilt auch, soweit die Klägerinnen den Vorwurf erheben, in dem Gutachten G14 sei die Bedeutung des Ozons als Indikator für die Luftverschmutzung gegenüber aliphatischen Verbindungen verkannt worden, weil trotz der auf Seite 25 des Gutachtens gelisteten, vom Kraftfahrzeugverkehr und dem Flugverkehr emittierten Schadstoffmengen, die nach Ansicht der Klägerinnen bei der Bildung von Peroxiazynitrat (PAN) und Ozon eine große Rolle spielen, nicht die Schlussfolgerung gezogen wurde, dass PAN ebenso wie Ozon im Nah- und Fernbereich des Flughafens kontinuierlich gemessen werden muss. Auch dies war aber schon Gegenstand der Musterverfahren, wo festgestellt wurde, dass eine detaillierte Betrachtung der vom Vorhaben ausgehenden Beeinflussung der Ozonkonzentration im Umfeld des Flughafens nicht vorzunehmen war, da es keinen Hinweis darauf gibt, dass der Flughafen Frankfurt Main einen hohen Beitrag zur lokalen Ozonbildung liefert. Vielmehr ist den dort getroffenen Feststellungen zufolge zu erwarten, dass es bis zum Jahr 2020 auf Grund von Immissionsminderungsmaßnahmen zu einer Abnahme der Ozon-Hintergrundbelastung und damit trotz Zunahme der flughafeninduzierten Immissionen langfristig zu einer Minderung der Ozonbelastung kommen wird. Dass es ausweislich des Gutachtens G14 wegen der Zunahme flugbedingter NO_x - Immissionen künftig im Lee des Flughafens bei oxidantienbildenden Wetterlagen im Einzelfall trotzdem zu höheren Ozonkonzentrationen kommen kann als unter den heutigen Immissionsbedingungen, steht dem nach den dort getroffenen Feststellungen deshalb nicht entgegen, da Anhaltspunkte dafür, dass die hieraus resultierende Belastung gesundheitsgefährdende Ausmaße annimmt, nicht bestehen. Schließlich wurde dort noch festgestellt, dass auch deshalb keine Veranlassung zur Regelung der Problematik im Planfeststellungsbeschluss bestand, weil es gemäß § 8 der 23. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 13. Juli 2004 (BGBl. I, S. 1612) - 23. BImSchV - Aufgabe der Bundesregierung ist, ein Programm mit dauerhaften Maßnahmen zur Verminderung der Ozonkonzentration und Einhaltung der Immissionshöchstmengen zu erstellen (Hess. VGH, a.a.O., juris Rn. 1051). Mit der von den Klägerinnen vorgebrachten anderslautenden Rechtsauffassung werfen sie keinen weitergehenden Klärungsbedarf auf, der zur Einholung der dazu beantragten Sachverständigengutachten (Schriftsatz vom 17.10.2013 S. 63 f., Bl. I/0180 f.) führen müsste.

Gleiches gilt, soweit die Klägerinnen meinen, es wäre zu bewerten gewesen, dass im

Anhang 1.1 des Gutachtens G14 von der IVU Umwelt GmbH im Planungsfall 2020 gegenüber der „Ist“-Situation 2005 von noch höheren Ozonkonzentrationen gesprochen wird, weil die flughafenbedingten NO_x-Immissionsanteile um 73 % zunehmen werden, und dass hätte untersucht werden müssen, „inwieweit eine Unterschätzung der Ozonspitzenwerte durch die zunehmenden CO-Belastungen auf Grund des Teitrationseffekts (gemeint ist wohl der Titrationseffekt als der schnelle Abbau von Ozon durch frisch emittiertes Stickstoffmonoxid, G14 C - Stand der Ozonproblematik, IVU Umwelt GmbH vom 29.12.2006, S. 12) noch reduziert worden sind“ (Beweisanträge S. 64 und 65 des Schriftsatzes vom 17.10.2013, Bl. I/0181 f. GA). Aus diesen Gründen ist es gleichfalls unerheblich, ob der Gutachterin hätte auffallen müssen, dass die Messdaten der nicht näher substantiierten Behauptung der Klägerinnen zufolge völlig ungenügend sind und dass das Messprogramm hätte intensiviert werden müssen, da man nur so auch die synergistischen Wirkungen von Ozon und Staub, Stickstoffdioxid und Staub sowie flüchtige organische Verbindungen und Stickstoffdioxid besser erfassen und entsprechende Bewertungen hätte vornehmen können. Im Übrigen stellt sich der diesbezügliche Beweisanspruch (S. 65 des Schriftsatzes vom 17.10.2013, Bl. I/0182 GA) aufgrund der fehlenden Anknüpfungstatsachen als Ausforschungsbeweisantrag dar, dem der Senat auch aus diesem Grund nicht nachgehen muss.

3.4 Entgegen der Ansicht der Klägerinnen ergibt sich auch aus der von ihnen behaupteten fehlenden Berücksichtigung der vorgelegten „Vorläuferarbeiten“ im Zusammenhang mit der Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main (Wieben/Dr. Kruse „Toxikologische Bewertung von organisch chemischen Triebwerksemissionen (zivile Luftfahrt) vom Juli 1999 und Wieben/Dr. Kruse/Bartels „Toxikologische Beurteilung der Zusatzimmissionen durch eine neue Start- und Landebahn am Frankfurter Flughafen“ vom Dezember 1999, Anlagen 3 und 4 zu ihrem Schriftsatz vom 17.10.2013, Bl. II/00273 ff. GA) weder die Fehlerhaftigkeit des Gutachtens G14, noch weitergehender Aufklärungsbedarf, der der Übertragung der Ergebnisse in den Musterverfahren auf dieses Nachverfahren entgegensteht.

Ein weiterer Aufklärungsbedarf folgt nicht schon daraus, dass diese Gutachten, die den Prozessbevollmächtigten der Klägerinnen nach ihren Angaben erst kurz vor Durchführung der mündlichen Verhandlung über die Revisionen in den Musterverfahren der von ihnen vertretenen Musterverfahrenskläger „zugespielt“ worden sein sollen, vom Bundesverwaltungsgericht dort als neuer Tatsachenvortrag und damit als Restitutionsgründe angesehen wurden, jedoch offengelassen wurde, ob die Voraussetzungen eines

Wiederaufnahmeverfahrens vorliegen, weil der Senat auf der Grundlage der vorgelegten Gutachten in der Sache nicht selbst entscheiden konnte. Dies wurde zwar damit begründet, dass zur Klärung der Frage, ob die Planfeststellungsbehörde verpflichtet gewesen wäre, diese Gutachten anstelle des Gutachtens G14 ihrer Entscheidung zugrunde zu legen, das Verfahren vom Revisionssenat zur weiteren Sachverhaltsaufklärung an den Verwaltungsgerichtshof hätte zurückverwiesen werden müssen, ihm deshalb die von § 173 VwGO i.V.m. § 580 ZPO geforderte abschließende Entscheidung nicht möglich und der neue Tatsachenvortrag deshalb nicht berücksichtigungsfähig war (BVerwG a.a.O., juris Rn. 485 f.). Daraus folgt aber nicht schon, wie die Klägerinnen meinen, dass diese Gutachten als bisher unberücksichtigt gebliebener Tatsachenvortrag in ihrem Nachverfahren zwingend die Durchführung einer mündlichen Verhandlung erfordern. Denn auch insoweit fehlt es zur Überzeugung des Senats an der notwendigen Voraussetzung, dass sich der Sachverhalt deshalb als ungeklärt erweist oder daraus sonst wesentliche Besonderheiten für dieses Nachverfahren folgen.

Die Klägerinnen bringen dazu vor, in diesen von ihnen vorgelegten Gutachten werde für NO₂ ein Jahresmittelwert von 20 µg/m³ vorgeschlagen, der einen Sicherheitsfaktor in Höhe von 10 zu ersten nachweisbaren Schäden durch NO₂ gewähre, als Umweltstandard für SO₂ würden aber 10 µg/m³ vorgeschlagen, um zum Schutz der Bevölkerung einen Sicherheitsfaktor zum LOEL (Lowest Observed Effect Level) zu gewährleisten, während für Benzol ein Vorsorgewert <0,2 µg/m³ (Jahresmittelwert) in Anschlag gebracht worden sei und als praktischer Umweltstandard dort 2,5 µg/m³ genannt würden. Außerdem seien die Gutachter auch auf die photochemischen Ozon-Bildungspotenziale (POZP) der jeweiligen Substanzen eingegangen. Die Klägerinnen ziehen daraus den Schluss, dass, wenn diese Vorsorgewerte aus dem Gutachten Dezember 1999 als Maßstab zu Grunde gelegt worden wären, im Planfeststellungsverfahren deutlich gemacht worden wäre, dass die „Ökokapazität“ des Rhein-Main-Gebiets mit dem bisherigen Ausbaustadium schon erschöpft sei und jede Erweiterung zu Lasten der Luftqualität in der Region gehe. Bezüglich der Schadstoffimmissionen wären strengere Anforderungen an den Betrieb des Flughafens gerichtet worden, die dazu geführt hätten, dass eine Erweiterung des Flughafens noch einmal hätte überdacht werden müssen. Dies leiten sie vor allem daraus her, dass der 11. Senat sich ihrer Ansicht nach mit dem Gutachten G14 überhaupt nicht befasst habe, die Gutachten von 1999 in dem Planfeststellungsverfahren keine Rolle gespielt hätten und man sich damit nicht auseinandergesetzt habe, sodass es deswegen zu den schon vorgebrachten Fehleinschätz-

zungen gekommen sei. Der Planfeststellungsbeschluss sei deshalb wegen Missachtung von verbindlichen Planungsleitlinien rechtswidrig oder es bestehe ein Abwägungsausfall erheblichen Umfangs, der ebenfalls zur Rechtswidrigkeit des Planfeststellungsbeschlusses führe.

Dem vermag der beschließende Senat nicht zu folgen. Entgegen der Ansicht der Klägerinnen hat der 11. Senat dieses Gerichts in den Musterverfahren Feststellungen dazu getroffen, dass das Gutachten G13.4 für Stickstoffdioxid (NO₂) im Planungsfall 2020 im 250-Meter-Raster Überschreitungen des maßgeblichen Jahresmittelwertes von 40 µg/m³ außerhalb des Flughafengeländes prognostiziert, die in erster Linie das Gebiet der Stadt Kelsterbach betreffen, mit einer Maximalbelastung im Gewerbegebiet "Im Taubengrund" bei 48 µg/m³, im nördlichen Stadtgebiet bei 41 µg/m³ und am südlichen Siedlungsrand der Stadt Kelsterbach in Teilbereichen mit Jahresmittelwerten von 40 µg/m³. Ferner wurde festgestellt, dass der Flughafen mit 24 µg/m³ etwa zur Hälfte der Gesamtimmissionen beitrage, dieser flughafeninduzierte Anteil im nördlichen Bereich des Gewerbegebiets und in den südlichen Siedlungsbereichen der Stadt Kelsterbach geringfügig abnehme und 19 bzw. teilweise 18 µg/m³ betrage. Weitere Grenzwertüberschreitungen treten den Feststellungen des 11. Senats zufolge im Umland hauptsächlich entlang der Verkehrswege auf, unter anderem an der A 3 im Bereich Raunheim sowie an der A 67 bis zur Anschlussstelle Rüsselsheim, während im Osten in erster Linie das Frankfurter Kreuz und die A 5 in Richtung Norden betroffen sind. Auch im Bereich Frankfurt-Schwanheim kommt es diesen Feststellungen zufolge in Siedlungsgebieten ebenfalls zu Grenzwertüberschreitungen bei einem Jahresdurchschnittswert von 47 µg/m³ (Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 1008 f.). Selbst signifikante lokal begrenzte Steigerungen der Luftschadstoffbelastung im Rhein-Main-Gebiet durch den Flugbetrieb stehen aber nach diesen - oben schon dargestellten - Feststellungen in den Musterverfahren der Zulassung des Ausbavorhabens nicht entgegen, da die Problematik sich jedenfalls im Wege der Luftreinhalteplanung lösen lassen werde (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 940) und nicht ersichtlich sei, dass sich dies in einer Größenordnung ausgewirkt haben könnte, die es verbietet, die Kläger auf die Luftreinhalteplanung zu verweisen (Hess. VGH, a.a.O., juris Rn. 997).

Ferner wurden Feststellungen zur Feinstaubbelastung (Hess. VGH a.a.O., juris Rn. 1028) und zur Bewertung der Immissionen von Benzo(a)pyren - B(a)P - getroffen (Hess. VGH a.a.O., juris Rn. 1036 ff. [Rn. 1041 ff.]), außerdem wurde festgestellt, dass

über das untersuchte und bewertete Schadstoffspektrum hinausgehende Ermittlungen zu NH_3 , N_2O , Dioxinen, Furanen, PCB, NO_x , Ozon, CO_2 sowie Ruß nicht erforderlich waren (Hess. VGH a.a.O., juris Rn. 1045 ff.). Dazu wurde weiter entschieden, dass eine nähere Betrachtung der NO_x - Immissionen, insbesondere im Hinblick auf etwaige gesundheitliche Auswirkungen, nicht veranlasst war, weil NO_2 die toxikologisch relevante Komponente sei, und zwar unter Bezugnahme u.a. auf das Gutachten G14 (S. 57). Das ist schon deshalb für nachvollziehbar erachtet worden, weil NO_2 durch Oxidation von NO_x entsteht, welches an emissionsferneren Orten kaum noch nachgewiesen werden kann, und sich dies auch aus einer Stellungnahme des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie - HLUG - (vom 14. Dezember 2006, S. 3, Ordner 524 der Behördenakten zu dem Planfeststellungsverfahren, Blatt 9) ergab. Außerdem wurde festgestellt, dass die Rüge, die Ermittlungen im Gutachten G14 seien unvollständig, unbegründet sei, denn dort seien in Anlage 2 Immissionen durch partikuläre Luftverunreinigungen im Bereich des Flughafens Frankfurt Main dargestellt, die Massenkonzentrationen ausgewählter Luftschadstoffe, darunter Partikel in der Luft und Ruß sowie ausgewählte Schwermetalle (Eisen, Chrom, Nickel u.a.) an vier ausgewählten Messorten bestimmt und darüber hinaus die abgeschiedenen Staubpartikel charakterisiert worden (Hess. VGH a.a.O., juris Rn. 1048 ff.).

Schließlich folgt ein weiterer Aufklärungsbedarf auch nicht daraus, dass die von den Klägerinnen vorgelegten, im der Planfeststellung vorangegangenen Mediationsverfahren eingeholten Gutachten aus Kiel von 1999 in dem Gutachten G14 nicht berücksichtigt wurden. Denn dort haben auch die in dem Mediationsverfahren 1999 gewonnenen Erkenntnisse durchaus Berücksichtigung gefunden, nämlich aus dem im Rahmen des Mediationsverfahrens erstellten Gutachten Ö9 „Humantoxikologische Bewertung der Emissionen“ des Ökoinstituts. Dem zufolge wurden die Stoffe Benzol, Ethylbenzol, Mesitylen, Naphthalin, PAK, Phenol, Styrol, Toluol und Xylol mengenmäßig für relevant gehalten, dafür - wie in den Gutachten aus Kiel - vorsorgeorientierte Umweltstandards abgeleitet und die duldbare Zusatzbelastung angegeben. Dem ist in dem in den Musterverfahren berücksichtigten Gutachten G14 jedoch ausdrücklich nicht gefolgt worden, da demnach 1% Zusatzbelastung keine toxikologische Begründung darstellt und außerdem die duldbare Zusatzbelastung nach der TA Luft 2002 auf 3% angehoben worden war. Bei Messungen dieser Stoffe hat sich demnach schließlich ergeben, dass die meisten Messwerte unter der Nachweisgrenze lagen und sie vorwiegend vom Kfz-Verkehr freigesetzt werden (G14, S. 35). Schließlich werden dem noch Messungen von Luft-

schadstoffkonzentrationen entgegengehalten, die von Juni bis Dezember 2000 in der Nähe des Flughafens und an anderen Orten im Raum Chicago durchgeführt wurden, die ergeben haben, dass selbst bei einem sehr verkehrsreichen Flughafen die Luftbelastung in der Umgebung nicht höher ist als in großen Städten oder in der Umgebung von Industrieanlagen (G14, S. 35 ff.).

Die Klägerinnen vermögen demgegenüber mit den Kieler Gutachten von 1999 keine tatsächlichen Umstände vorzubringen, die einen weitergehenden Aufklärungsbedarf ergeben. Denn dort werden zum einen keine Feststellungen zur Überschreitung von Grenzwerten durch das Vorhaben getroffen, sondern es wird lediglich darauf hingewiesen, dass diskutiert werde, welche Auswirkungen der Emissionen bei einer toxikologischen Beurteilung grundsätzlich berücksichtigt werden müssen, und dass dabei ganz wesentlich die Kenntnisnahme der zurzeit vorliegenden Immissionssituation im Bereich des Frankfurter Flughafens sei. Ferner werden dort Vorschläge zur Berechnung der Zusatzimmissionen gemacht, die dazu in Bezug zu setzen seien (Toxikologische Bewertung von organisch-chemischen Triebwerksemissionen (zivile Luftfahrt), S. 71, Bl. II/0260 GA). Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass die Datenlage zu toxikologischen Erkenntnissen für viele der registrierten Stoffe unzureichend sei und deshalb die in dem Gutachten 1999 erarbeiteten Leitverbindungen sowie die nitrosen Gase, Staub und Ozon in der Region des Flughafens kontinuierlich überwacht werden sollten (Toxikologische Bewertung von organisch-chemischen Triebwerksemissionen [zivile Luftfahrt], S. 72, Bl. II/0260R GA). Im Übrigen beschränkt sich die Studie darauf, die bestehenden Grenzwerte wiederzugeben (S. 68 ff. für Stickoxide, Bl. II/0258R ff. GA).

Ebenso verhält es sich in dem Gutachten „Toxikologische Beurteilung der Zusatzimmissionen durch eine neue Start- und Landebahn am Frankfurter Flughafen“ vom Dezember 1999, wo gleichfalls Grenz- und Richtwerte für ausgewählte relevante Luftschadstoffe dargestellt werden (S. 18 ff., Bl. II/0280 ff. GA), und zwar für unterschiedliche Regionen wie ländliches Gebiet oder Stadtgebiet. Daraus wurden - ähnlich wie in dem in dem Gutachten G14 in Bezug genommenen Gutachten Ö9 - Vorschläge für Umweltstandards hergeleitet, die jeweils einen Sicherheitsfaktor zum Schutz der Bevölkerung beinhalten (bspw. für SO₂, S. 31, Bl. II/0287 GA). Feststellungen für die aus dem Vorhaben folgenden Zusatzbelastungen werden dagegen ausdrücklich nicht getroffen, vielmehr wird darauf hingewiesen, dass die Konzentration der durch Wechselwirkungen entstandenen Photooxidantien (z.B. Ozon), die in bis zu 100 km Entfernung vom Flughafen auftreten können, ohne Kenntnis verlässlicher Zusatzimmissionen, vor allem der

- zu der Zeit der Erstellung dieser Gutachten noch fehlenden - Modellrechnungen des Umweltbundesamtes nicht angegeben werden könne. Da den dortigen Erkenntnissen zufolge bei einem Vergleich der derzeitigen Immissionen auf dem Flughafengelände und in der Umgebung mit den im Gutachten genannten Umweltstandards und mit Belastungen anderer Regionen aber deutlich werde, dass Benzol und NO_2 die größte Rolle spielen, wird vorgeschlagen, als Leitverbindungen Benzol und NO_x an einem abgestimmten Messpunkt regelmäßig zu messen (Toxikologische Beurteilung der Zusatzimmissionen durch eine neue Start- und Landebahn am Frankfurter Flughafen, S. 59 f., Bl. II/0301 f. GA). Für einen weitergehenden Aufklärungsbedarf über die dazu in den Musterverfahren getroffenen Feststellungen hinaus ergeben sich schon wegen der fehlenden Konkretheit dieser Gutachtenergebnisse von 1999 in Bezug auf das Vorhaben sowie wegen der vom 11. Senat und den Gutachten G13.1, 13.2, 13.3 und G14 zugrunde gelegten weiteren und neueren Daten keine hinreichenden Anhaltspunkte.

Die Klägerinnen bringen in diesem Zusammenhang im Hinblick auf sekundäre Schadstoffe und die Ozonbelastung außerdem vor, die Auffassung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs in den Musterverfahrensurteilen, es gäbe keinen Hinweis darauf, dass der Flughafen Frankfurt Main einen hohen Beitrag zur lokalen Ozonbildung liefere, so dass eine detaillierte Betrachtung der vom Vorhaben ausgehenden Beeinflussung der Ozon-Konzentration im Umfeld des Flughafens nicht vorzunehmen war, sei rechtlich aufgrund der eindeutigen Gutachtenlage nicht haltbar. Damit kritisieren sie jedoch lediglich die dortige Rechtsauffassung, ohne darüber hinausreichende tatsächliche Umstände aufzuzeigen, die eine weitere Aufklärung erfordern könnten. Der 11. Senat hat - wie oben schon dargestellt - seine diesbezüglichen Feststellungen darauf gestützt, dass zu erwarten sei, dass es bis zum Jahr 2020 auf Grund von Immissionsminderungsmaßnahmen zu einer Abnahme der Ozon-Hintergrundbelastung und damit trotz Zunahme der flughafeninduzierten Immissionen langfristig zu einer Minderung der Ozonbelastung kommen werde, und dies durch eine Stellungnahme des HLUG bestätigt gesehen, der zufolge weitere Untersuchungen hierzu nicht erforderlich waren. Ferner wurde festgestellt, der Umstand, dass es ausweislich des Gutachtens G14 wegen der Zunahme flugbedingter NO_x -Immissionen im Lee des Flughafens bei oxidantienbildenden Wetterlagen im Einzelfall trotzdem zu höheren Ozonkonzentrationen kommen könne als unter den heutigen Immissionsbedingungen (G 14, Anlage 1, S. 24), führe wegen fehlender Anhaltspunkte für gesundheitsgefährdende Ausmaße einer hieraus resultierenden Belastung zu keinem anderen Ergebnis. Die von den Klägerinnen ange-

fürten Gutachten von 1999 beschränken sich demgegenüber auch für Ozon nur auf den Vorschlag, die Konzentration in der Luft durch Messungen zu überwachen, ohne abweichende Erkenntnisse aufzuzeigen, die zu weiterer Aufklärung Anlass geben könnten.

Schließlich bestand den Feststellungen des 11. Senats zufolge auch deshalb keine Veranlassung zur Regelung dieser Problematik im Planfeststellungsbeschluss, weil es gemäß § 8 der 23. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 13. Juli 2004 (BGBl. I, S. 1612) - 23. BImSchV - Aufgabe der Bundesregierung ist, ein Programm mit dauerhaften Maßnahmen zur Verminderung der Ozonkonzentration und Einhaltung der Immissionshöchstmengen zu erstellen (Hess. VGH, a.a.O., juris Rn. 1051). Aus den in den Gutachten von 1999 aufgeführten Vorschlägen für Grenzwerte und Umweltstandards, die die aus dem Vorhaben folgenden Belastungen nicht berücksichtigen und auch nicht berücksichtigen konnten, kann sich schon deshalb kein Erfordernis einer weiteren Sachaufklärung im Rahmen einer mündlichen Verhandlung ergeben, weil sie für diese Entscheidung unerheblich sind.

Der Behauptung der Klägerinnen, es wäre wegen der Fehler im Gutachten G14 eine detaillierte Betrachtung der vom Vorhaben ausgehenden Beeinflussung der Ozonkonzentration im Umfeld des Flughafens erforderlich gewesen, fehlt es schon aus diesen Gründen an der erforderlichen Entscheidungserheblichkeit, darüber hinaus aber auch, weil sich die von den Klägerinnen behaupteten Fehler - wie oben dargestellt - schon nicht nachvollziehen lassen. Dass daraus kein weitergehender Aufklärungsbedarf folgt, tragen sie im Folgenden im Grunde sogar selbst vor (Schriftsatz vom 17.10.2013, S. 68 f., Bl. I/0185 f. GA). Darauf, ob die maßgeblichen Ozongrenzwerte im Prognosejahr 2020 und damit 10 Jahre nach Verbindlichkeit der angewendeten Grenzwerte eingehalten werden, wie die Klägerinnen bezweifeln, kommt es deshalb nicht entscheidungserheblich an. Es lassen sich aus den Gutachten von 1999 aber auch dazu keine weitergehenden Erkenntnisse entnehmen, die Anlass zu einer weiteren Aufklärung geben könnten.

Die Klägerinnen bringen noch vor, der Umstand, dass es gemäß § 8 der hier noch anwendbaren 33. BImSchV Aufgabe der Bundesregierung war, ein Programm mit dauerhaften Maßnahmen zur Verminderung der Ozonkonzentration und Einhaltung der Emissionsschutzmengen zu erstellen, könne nicht dazu führen, bei der Zulassung eines Flughafens keinen Anlass zur Betrachtung und Abwägung dieser Problematik im Planfeststellungsbeschluss zu sehen, vielmehr wäre der Beitrag abzuschätzen, welchen der

ausgebaute Flughafen Frankfurt zur Ozonbelastung leistet und es müsse geprüft werden, inwieweit das Vorhaben zu einer Nichteinhaltung des mit Ablauf des Jahres 2010 verbindlichen Emissionsgrenzwertes beiträgt. Abgesehen davon, dass sie damit nur ihre von der Musterverfahrensentscheidung abweichende Rechtsauffassung wiederholen, ergeben sich angesichts der oben dargestellten Feststellungen in den Musterverfahren daraus weder ein dort ungeklärt gebliebener Sachverhalt noch wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens.

Gleiches gilt, soweit die Klägerinnen sich darauf berufen, dass nach ständiger Rechtsprechung des EuGH die Mitgliedstaaten, an die die Richtlinie 2001/81/EG vom 23.10.2001 über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe - (NEC-Richtlinie) gerichtet ist, während der Frist für deren Umsetzung keine Vorschriften erlassen dürfen, die geeignet sind, die Erreichung des in der Richtlinie vorgeschriebenen Ziels ernstlich zu gefährden. Entgegen der Ansicht der Klägerinnen hat die von ihnen in diesem Zusammenhang geforderte Prüfung in den Musterurteilen auch stattgefunden, wie oben ausführlich dargestellt wird. Auch damit wird ein weitergehender Aufklärungsbedarf nicht aufgezeigt.

4. Die Klägerinnen führen zudem an, in Bezug auf die Betrachtung der Auswirkungen der Luftschadstoffe sei wegen der von ihnen angeführten Fehler in den Gutachten G13.1, 13.2, 13.3 und G14 auch die Umweltverträglichkeitsprüfung - UVP - fehlerhaft. Sie erachten schon die Festlegung des Untersuchungsraums für rechtswidrig, weil dieser unter Berufung auf die 3% - Irrelevanzschwelle der neuen TA Luft auf 35 x 32 km verkleinert worden sei, die UVP aber unter dem Gesichtspunkt der Vorsorge auch solche Auswirkungen zu erfassen habe, die nach dem Maßstab des einschlägigen Fachrechts vielleicht nicht zu einer Versagung des Vorhabens führen würde, weil Grenzwerte nicht überschritten würden.

Auch daraus ergibt sich kein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt hinsichtlich der in Bezug auf Luftschadstoffe durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung. Abgesehen davon, dass es sich dabei um die Rechtsfrage handelt, welcher rechtliche Maßstab der Bewertung zugrunde zu legen ist, hat sich der 11. Senat in den Musterverfahren mit der Festlegung des Untersuchungsraums ausführlich befasst. Es wurde dazu festgestellt, dass die vorgenommene Abgrenzung dieses Raumes nach der ausbaubedingten Zusatzbelastung nicht zu beanstanden ist, da nachvollziehbar ist, dass die vorhabensbedingten Belastungen mit zunehmender Entfernung vom Flughafen

deutlich abnehmen, und da die Anwendung der 3%-Irrelevanzschwelle der TA-Luft dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik entsprochen hat (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 951). Mit der Wiederholung ihrer davon abweichenden Auffassung vermögen die Klägerinnen keinen weitergehenden Aufklärungsbedarf aufzuzeigen.

Gleiches gilt aus den oben dargestellten Gründen für die behauptete Fehlerhaftigkeit des Gutachtens G1 in Teil III, Kapitel 8, die von den Klägerinnen ebenfalls nur mit ihrer anderslautenden Rechtsauffassung begründet wird (Bl. I/0189 f. GA).

IV. Nebenentscheidungen

1. Soweit das Verfahren teilweise für erledigt erklärt wurde, ist nach § 161 Abs. 2 Satz 1 VwGO über die Kosten des Verfahrens nach billigem Ermessen unter Berücksichtigung des bisherigen Sach- und Streitstandes zu entscheiden.

Dabei berücksichtigt der Senat, dass der Beklagte in den hinsichtlich sämtlicher Klageanträge vergleichbaren Musterverfahren unter Abweisung der Klagen im Übrigen verpflichtet wurde, über die Zulassung von 17 planmäßigen Flügen in der Zeit von 23:00 bis 5:00 Uhr je Nacht unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden, diese Entscheidung durch das Bundesverwaltungsgericht mit Urteil vom 4. April 2012 - 4 C 8.09 u.a. - auf die Revisionen der dortigen Kläger teilweise bestätigt und der Beklagte darüber hinaus verpflichtet wurde, über die über 133 Flugbewegungen hinausgehende Zulassung planmäßiger Flugbewegungen zwischen 22:00 und 06:00 Uhr in Teil A II 4.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden. Die weitergehenden Revisionen der dortigen Kläger sowie die Revision des Beklagten wurden jedoch zurückgewiesen. Vor diesem Hintergrund wären die Klagen im vorliegenden Verfahren hinsichtlich dieses für erledigt erklärten Teiles erfolgreich gewesen.

Hinsichtlich der im Übrigen gestellten weiteren Anträge und Hilfsanträge sind die Klagen erfolglos geblieben. Im Hinblick auf die sich daraus ergebenden Erfolgsaussichten nur für einen Teil bzw. nur für den erledigt erklärten Teil des Verfahrens erscheint es dem Senat deshalb sachgerecht, die Verfahrenskosten in der tenorierten Weise und damit wie in den Musterverfahren zu verteilen.

Da die Beigeladene einen Antrag gestellt hat, können ihr gemäß § 154 Abs. 3 VwGO Kosten auferlegt werden; dem entspricht es, ihr ihre außergerichtlichen Kosten nach § 162 Abs. 3 VwGO in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang zu erstatten.

2. 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 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.

3. Die Entscheidung über die Höhe des Streitwerts beruht auf den §§ 52 Abs. 1, 47 Abs. 1 Satz 1 GKG und ist unanfechtbar (§§ 152 Abs. 1 VwGO, 68 Abs. 1 Satz 5, 66 Abs. 3 Satz 3 GKG).

V. 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

einulegen. 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

Bohn

Kohde

Schmidt

Inhalt

A. Sachverhalt.....	03
B. Gründe.....	08
I. Einstellung nach Teilerledigungserklärung.....	08
II. Zulässige Entscheidung nach § 93a VwGO.....	09
1. Einbeziehung des Planergänzungsbeschlusses vom 29. Mai 2012.....	09
2. Formelle Voraussetzungen.....	10
3. Art. 6 EMRK, Art. 47 EU-Grundrechtecharta, Art. 103 GG.....	10
III. Materielle Entscheidung nach § 93a VwGO.....	13
1. Lagebedingte Besonderheiten.....	13
2. Fluglärmermittlung und -bewertung.....	14
2.1 Lärmermittlung.....	14
2.2 Flugverfahren und Betriebskonzept.....	16
2.3 Lärmschutzkonzept.....	23
2.3,1 Lärmmedizin.....	24
2.3,2 Planergänzung vom 29. Mai 2012.....	29
3. Luftschadstoffe.....	31
3.1 Verweis auf die Luftreinhalteplanung.....	31
3.2 Fehler im Gutachten G13.4.....	33
3.3 Fehler im Gutachten G14.....	37
3.4 Gutachten von 1999.....	42
4. Umweltverträglichkeitsprüfung.....	49
IV. Nebenentscheidungen.....	50

