



## HESSISCHER VERWALTUNGSGERICHTSHOF

### BESCHLUSS

In dem Verwaltungsstreitverfahren

1. der Stadt Hofheim am Taunus,  
vertreten durch den Magistrat,  
Chinonplatz 2, 65719 Hofheim am Taunus,
2. der Gemeinde Bischofsheim,  
vertreten durch den Gemeindevorstand,  
Schulstraße 13 - 15, 65474 Bischofsheim,
3. der Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg,  
vertreten durch den Gemeindevorstand,  
Schulstraße 12, 64562 Ginsheim-Gustavsburg,

Klägerinnen,

bevollmächtigt: Rechtsanwälte Fridrich Bannasch & Partner,  
Karthäuserstraße 51a, 79102 Freiburg,

gegen

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

Beklagter,

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

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

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

wegen Luftverkehrsrechts

hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof - 9. Senat - durch

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

am 21. Dezember 2015 beschlossen:

Das Verfahren wird eingestellt, soweit die Klägerinnen beantragt haben, den Planfeststellungsbeschluss aufzuheben, und sich dieser Antrag auf die Mediationsnacht von 23:00 Uhr bis 5:00 Uhr bezieht, sowie hinsichtlich des Hilfsantrags, den Beklagten zu verpflichten, in den Planfeststellungsbeschluss als Auflage eine flugbetriebliche Regelung zum vollständigen Ausschluss von geplanten Flugbewegungen in der Zeit zwischen 23:00 und 5:00 Uhr (Nachtflugverbot) aufzunehmen (Ziffer 1 und 2.5 teilweise sowie Ziffer 2.5.1).

Soweit der Hauptantrag zu Ziffer 1 und der Hilfsantrag zu Ziffer 2.3 (letzterer zugleich hilfsweise zu dem Hilfsantrag zu Ziffer 2.5.) auch auf eine Reduzierung des Bewegungskontingents in den Nachtrandstunden von 22:00 bis 23:00 Uhr und von 5:00 bis 6:00 Uhr unter Aufhebung der entgegenstehenden Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses gerichtet sind, wird das Verfahren teilweise eingestellt.

Im Übrigen werden die Klagen abgewiesen.

Von den Gerichtskosten und den außergerichtlichen Kosten des Beklagten und der Beigeladenen haben die Klägerinnen je ein Viertel zu tragen. Der Beklagte und die Beigeladene haben je ein Achtel der Gerichtskosten und der außergerichtlichen Kosten der Klägerinnen zu tragen. Im Übrigen werden außergerichtliche Kosten nicht erstattet.

Der Beschluss ist hinsichtlich der Kostenentscheidung vorläufig vollstreckbar. Der jeweilige Kostenschuldner darf die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung in Höhe der festzusetzenden Kosten abwenden, wenn nicht der jeweilige Kostengläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in derselben Höhe leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 180.000,00 € festgesetzt.

## GRÜNDE:

### A.

Die Klägerinnen wenden sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 18. Dezember 2007 zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main. Ihr jeweiliges Stadt- bzw. Gemeindegebiet mit ihren kommunalen Einrichtungen und Liegenschaften ist nordwestlich (Klägerin zu 1) bzw. westlich (Klägerinnen zu 2 und 3) des Flughafengeländes gelegen.

Das Vorhaben der beigeladenen Flughafenbetreiberin umfasst die Errichtung der mittlerweile in Betrieb genommenen Landebahn Nordwest im Kelsterbacher Wald, den 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. Die planfestgestellte Flugbetriebsregelung für den Ausbau sah ursprünglich u. a. eine Kontingentierung von 150 Flugbewegungen je Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr) vor, von denen 17 planmäßige Bewegungen auf die Zeit von 23:00 bis 5:00 Uhr (sogenannte Mediationsnacht) entfallen durften.

Wie eine Vielzahl weiterer Flughafenanrainer haben auch die Klägerinnen gemeinsam mit der Stadt Rüsselsheim im Februar 2008 Klage erhoben und die Aufhebung dieses Planfeststellungsbeschlusses, hilfsweise die Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde zur Nachbesserung des Lärmschutzkonzepts beantragt (damals Hess. VGH 11 C 336/08.T). Der 11. Senat des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes hat von der ihm durch § 93a Abs. 1 VwGO eröffneten Möglichkeit Gebrauch gemacht, vorab Musterverfahren durchzuführen und die übrigen Verfahren auszusetzen. Nach Anhörung der Klägerinnen und aller anderen Beteiligten der Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss hat der Senat elf Verfahren, darunter die Klage der Stadt Rüsselsheim (Hess. VGH 11 C 336/08.T) und der dieser benachbarten, aber näher am Flughafengelände gelegenen Stadt Raunheim, als Musterverfahren ausgewählt und u. a. das vorliegende Verfahren ausgesetzt.

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 (bis-

her: 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 eingelegten Revisionen wurde in acht Musterverfahren von Kommunen und Privatklägern 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 lediglich 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 Zeitnischen (Slots) für Flugbewegungen zwischen 22:00 und 23:00 Uhr sowie 05:00 und 06:00 Uhr zuweisen.“

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 - wurde aufgehoben (Bl. 039 BA 66 p 01.03.04/024). Daneben hat der Planfeststellungsbeschluss seither noch weitere Änderungen erfahren, u. a. hinsichtlich eines neuen Schallschutzkonzepts in Bezug auf gewerbliche Nutzungen und Schutzvorkehrungen gegen Wirbelschlepperrisiken.

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 und eine klagende Fluggesellschaft (Hess. VGH 11 C 349/08.T) ihr Rechtsmittel zurückgenommen hatte, hat der Senat die ausgesetzten Verfahren u. a. der hiesigen Klägerinnen fortgesetzt und dabei darauf hingewiesen, dass gegebenenfalls gemäß § 93a VwGO verfahren werde.

Die Klägerinnen vertreten die Auffassung, eine Entscheidung nach § 93a VwGO verbiete sich, weil der entscheidungserhebliche Sachverhalt in den Musterverfahren nicht hinreichend geklärt worden sei. Einer weitergehenden Sachaufklärung bedürfe es insbesondere im Hinblick auf die Vereinbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses mit den in der neueren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entwickelten Anforderungen an die prognostische Ermittlung und Bewältigung der Auswirkungen von Flugverfahren. Ungeklärt sei aber auch, ob eine sehr ungleichmäßige Verteilung des zulässigen Gesamtkontingents an nächtlichen Flugbewegungen auf die beiden Nachtrandstunden prognostisch ausgeschlossen werden könne oder die Verteilung nicht doch einer Regelung im Planfeststellungsbeschluss bedürfe, um das lärmmedizinisch erforderliche Abschwellen und Wiederansteigen der Flugaktivitäten in den Nachtrandstunden gewährleisten zu können.

Die Klägerinnen beantragen (Schriftsätze vom 20.03.2008, Bl. I/35 ff. der Gerichtsakten 11 C 336/08.T, und vom 21.05.2014, Bl. I/71 ff. der Gerichtsakten 9 C 316/13.T - GA):

1. Der Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 18. Dezember 2007 (Az. PF-66- p-V) wird aufgehoben.

2. Hilfsweise zu 1.:

2.1 Der Beklagte wird verpflichtet, in den Planfeststellungsbeschluss als Auflage eine betriebliche Regelung aufzunehmen, wonach auf dem Flughafen Frankfurt Main ab dem Jahr der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest maximal 600.000 Flugbewegungen jährlich zulässig sind.

Hilfsweise zu 2.1:

2.1.1 Der Beklagte wird verpflichtet, in den Planfeststellungsbeschluss als Auflage eine betriebliche Regelung aufzunehmen, wonach auf dem Flughafen Frankfurt Main ab dem Jahr der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest maximal 701.000 Flugbewegungen jährlich zulässig sind.

Höchst hilfsweise zu 2.1:

2.1.2 Der Beklagte wird verpflichtet, in den Planfeststellungsbeschluss eine Auflage aufzunehmen, wonach sich der Beklagte verpflichtet, weitergehende Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes anzuordnen, sobald auf dem Flughafen Frankfurt Main die Zahl von 701.000 Flugbewegungen pro Jahr überschritten wird.

2.2 Der Beklagte wird verpflichtet, unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts in den Planfeststellungsbeschluss eine Auflage aufzunehmen, wonach die Zahl planbarer Flugbewegungen in der Zeit zwischen 20:00 und 22:00 Uhr sowie zwischen 6:00 und 7:00 Uhr begrenzt wird.

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

2.4 Der Beklagte wird verpflichtet, in den Planfeststellungsbeschluss eine Auflage aufzunehmen, wonach sich der Beklagte verpflichtet, über Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes neu zu entscheiden, wenn sich die An- und Abflugrouten gegenüber dem den Auswirkungsbeurteilungen des Planfeststellungsbeschlusses zugrunde liegenden Szenario ändern.

2.5 Der Beklagte wird verpflichtet, in den Planfeststellungsbeschluss als Auflage eine betriebliche Regelung aufzunehmen, wonach am Flughafen Frankfurt Main ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Landebahn

Nordwest in der Zeit zwischen 22:00 und 6:00 Uhr keine planbaren Flugbewegungen zulässig sind.

Hilfsweise zu 2.5:

2.5.1 Der Beklagte wird verpflichtet, in den Planfeststellungsbeschluss als Auflage eine betriebliche Regelung aufzunehmen, wonach am Flughafen Frankfurt Main ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest in der Zeit zwischen 23:00 und 5:00 Uhr keine planbaren Flugbewegungen zulässig sind.

2.5.2 Der Beklagte wird verpflichtet, in den Planfeststellungsbeschluss als Auflage eine betriebliche Regelung aufzunehmen, wonach am Flughafen Frankfurt Main ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest in der Zeit zwischen 22:00 und 23:00 Uhr sowie zwischen 5:00 und 6:00 Uhr maximal 100 Flugbewegungen pro Nacht zulässig sind.

Hilfsweise zu 2.5.2:

2.5.2.1 Der Beklagte wird verpflichtet, in den Planfeststellungsbeschluss als Auflage eine betriebliche Regelung aufzunehmen, wonach am Flughafen Frankfurt Main ab dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest in der Zeit zwischen 22:00 und 23:00 Uhr sowie zwischen 5:00 und 6:00 Uhr maximal 150 Flugbewegungen im Durchschnitt der sechs verkehrsreichsten Monate zulässig sind.

2.6 Der Beklagte wird verpflichtet, in den Planfeststellungsbeschluss eine Auflage aufzunehmen, wonach dem Eigentümer eines Grundstücks oder dem sonstigen Berechtigten im Sinne des § 9 Abs. 7 FluglärmG auf Antrag Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen von der Beigeladenen erstattet werden, wenn auf dem Grundstück zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses Wohnungen errichtet waren oder eine Baugenehmigung zur Errichtung bzw. Nutzung von Wohnungen erteilt war oder die Errichtung bzw. Nutzung von Wohnungen nach § 56 Abs.

3 Hessische Bauordnung zulässig war und das Grundstück innerhalb der Grenzlinie eines flugbetriebsbedingten Dauerschallpegels von  $L_{eq(3)Tag} = 55$  dB(A) (außen) liegt und dem Grundstückseigentümer oder dem sonstigen Berechtigten im Sinne des § 9 Abs. 7 FluglärmG nicht schon aufgrund bisheriger Regelungen oder freiwilliger Maßnahmen von der Vorhabens-trägerin Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet worden sind.

2.7 Der Beklagte wird verpflichtet, in den Planfeststellungsbeschluss eine Auflage aufzunehmen, wonach dem Eigentümer eines Grundstücks oder dem sonstigen Berechtigten im Sinne des § 9 Abs. 7 FluglärmG auf Antrag Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen einschließlich des Einbaus von Belüftungseinrichtungen von der Beigeladenen erstattet werden, wenn auf dem Grundstück zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses

2.7.1 Wohnungen errichtet waren oder eine Baugenehmigung zur Errichtung bzw. Nutzung von Wohnungen erteilt war oder die Errichtung bzw. Nutzung von Wohnungen nach § 56 Abs. 3 Hessische Bauordnung zulässig war und das Grundstück innerhalb der Umhüllenden der Grenzlinie eines flugbetriebsbedingten Dauerschallpegels von  $L_{eq(3)Nacht} = 50$  dB(A) (außen) sowie der Grenzlinie einer gleichen Pegelhäufigkeit von  $L_{Amax Nacht} = 6 \times 68$  dB(A) (außen) liegt oder

2.7.2 Kindertagesstätten errichtet waren oder eine Baugenehmigung zur Errichtung bzw. Nutzung von Schulen oder Kindertagesstätten erteilt war oder die Errichtung bzw. Nutzung von Schulen oder Kindertagesstätten nach § 56 Abs. 3 Hessische Bauordnung zulässig war und das Grundstück innerhalb der Grenzlinie eines flugbetriebsbedingten Dauerschallpegels von  $L_{eq(3)Tag} = 50$  dB(A) (außen) - berechnet nach der 100 : 100-Regelung - liegt oder

2.7.3 eine Baugenehmigung zur Errichtung bzw. Nutzung eines Krankenhauses erteilt war oder die Errichtung bzw. Nutzung eines

Krankenhauses nach § 56 Abs. 3 Hessische Bauordnung zulässig war und das Grundstück innerhalb der Grenzlinie eines flugbetriebsbedingten Dauerschallpegels von  $L_{eq(3)Tag} = 50$  dB(A) (außen) oder innerhalb der Grenzlinie eines flugbetriebsbedingten Dauerschallpegels von  $L_{eq(3)Nacht} = 45$  dB(A) (außen) - jeweils berechnet nach der 100:100-Regelung - liegt oder

2.7.4 Alten- bzw. Pflegeheime (für die Klägerin zu 2 im vorliegenden Verfahren) errichtet waren oder eine Baugenehmigung zur Errichtung bzw. Nutzung von Alten- bzw. Pflegeheimen erteilt war oder die Errichtung bzw. Nutzung von Alten- bzw. Pflegeheimen nach § 56 Abs. 3 Hessische Bauordnung zulässig war und das Grundstück innerhalb der Grenzlinie eines flugbetriebsbedingten Dauerschallpegels von  $L_{eq(3)Tag} = 50$  dB(A) (außen) oder innerhalb der Grenzlinie eines flugbetriebsbedingten Dauerschallpegels von  $L_{eq(3)Nacht} = 47$  dB(A) (außen) - jeweils berechnet nach der 100:100-Regelung - liegt

und dem Grundstückseigentümer oder dem sonstigen Berechtigten im Sinne des § 9 Abs. 7 FluglärmG nicht schon aufgrund bisheriger Regelungen oder freiwilliger Maßnahmen von der Vorhabensträgerin Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen einschließlich des Einbaus von Belüftungseinrichtungen erstattet worden sind.

---

2.8 Der Beklagte wird verpflichtet, in den Planfeststellungsbeschluss eine Auflage aufzunehmen, wonach dem Eigentümer eines Grundstücks oder dem sonstigen Berechtigten im Sinne des § 9 Abs. 7 FluglärmG auf Antrag eine angemessene Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs gezahlt wird, wenn auf dem Grundstück zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses

2.8.1 Wohnungen errichtet waren oder eine Baugenehmigung zur Errichtung bzw. Nutzung von Wohnungen erteilt war oder die Errichtung bzw. Nutzung von Wohnungen nach § 56 Abs. 3 Hessische Bauordnung zuläs-

sig war und das Grundstück innerhalb der Grenzlinie eines flugbetriebsbedingten Dauerschallpegels von  $L_{eq(3)Tag} = 55 \text{ dB(A)}$  (außen) liegt oder

2.8.2 Kindertagesstätten errichtet waren oder eine Baugenehmigung zur Errichtung bzw. Nutzung von Schulen oder Kindertagesstätten erteilt war oder die Errichtung bzw. Nutzung von Schulen oder Kindertagesstätten nach § 56 Abs. 3 Hessische Bauordnung zulässig war und das Grundstück innerhalb der Grenzlinie eines flugbetriebsbedingten Dauerschallpegels von  $L_{eq(3)Tag} = 60 \text{ dB(A)}$  (außen) - berechnet nach der 100 : 100-Regelung - liegt.

Der Beklagte und die Beigeladene beantragen,

die Klage abzuweisen.

Sie machen geltend, das vorliegende Verfahren weise weder in tatsächlicher noch in rechtlicher Hinsicht Besonderheiten gegenüber den Musterverfahren auf. Sämtliche von den Klägerinnen aufgeworfenen Fragen seien durch die rechtskräftigen gerichtlichen Entscheidungen in den Musterverfahren direkt oder mittelbar geklärt worden.

Die Klägerinnen haben in der Folge mit Schriftsatz vom 21. Mai 2014 (Bl. I/71 GA) das Verfahren in der Hauptsache insoweit für erledigt erklärt, als der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss durch die Planergänzung des Beklagten vom 29. Mai 2012 abgeändert worden war. Im Übrigen haben sie ihre auf zahlreiche Fehler im Verfahren wie bei der materiellen Prüfung des Vorhabens - u. a. hinsichtlich fehlender Planreife, vorzugswürdiger Alternativen, unzureichend ermittelter und unbewältigt gebliebener Lärmkonflikte, fehlerhafter Gewichtung der kommunalen Belange und sonstiger Abwägungsmängel sowie Verstößen gegen das Raumordnungs- und Naturschutzrecht - gestützten Klagen in vollem Umfang aufrechterhalten. Der Beklagte hat sich der Teilerledigungserklärung mit Schriftsatz vom 30. Juli 2014 (Bl. II/183 GA) angeschlossen; die Beigeladene hatte bereits mit Schriftsatz vom 10. März 2014 (Bl. I/62 GA) mitgeteilt, dass sie von einer (Teil-)Erledigung ausgehe.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts und des Vorbringens der Beteiligten wird auf den Inhalt der Gerichtsakten (11 C 336/08.T bis Band XII und 9 C 316/13.T), den streitgegenständlichen Planfeststellungsbeschluss sowie die dazu vom

Beklagten vorgelegten Behördenakten und auf die Urteile des Hess. VGH vom 21. August 2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a., 11 C 305/08.T, 11 C 318/08.T, 11 C 349/08.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 - verwiesen.

## B.

Der Senat macht von der ihm durch §§ 93a Abs. 2 Satz 1, 161 Abs. 2 Satz 1 VwGO eröffneten Möglichkeit Gebrauch, ohne mündliche Verhandlung durch Beschluss zu entscheiden.

I. Soweit Teile des Verfahrens bereits durch übereinstimmende Erklärungen der Beteiligten in der Hauptsache erledigt sind, ist das Verfahren analog § 92 Abs. 3 Satz 1 VwGO einzustellen. Dies betrifft zunächst den Hauptantrag auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er sich auf ein Verbot planmäßiger Flüge in der Nacht (zwischen 22:00 und 6:00 Uhr) bezieht. Ferner gilt dies für die zum Hauptantrag gestellten Hilfsanträge, die ebenfalls auf Regelungen über ein Verbot planmäßiger Flüge für die Nachtzeit bzw. für die Mediationsnacht gerichtet sind (Hilfsanträge zu Ziffer 2.5 teilweise und zu 2.5.1). Die Einstellung des Verfahrens beinhaltet aber teilweise auch den Hilfsantrag zu Ziffer 2.3, mit dem eine Neubescheidung im Hinblick auf weitergehenden aktiven Schallschutz unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts gefordert wird, und zwar auch hilfsweise zu dem auf das Verbot planmäßiger Flüge in der Nachtzeit (22:00 und 6:00 Uhr) gerichteten Hilfsantrag zu 2.5 (§ 88 VwGO; Schriftsatz der Bevollmächtigten der Klägerinnen vom 20.03.2008, Bl. IV/898 GA 11 C 336/08.T). Diesen Anträgen wurde - ebenso wie dem diesbezüglichen Teil des Planaufhebungsantrags - mit der Planänderung vom 29. Mai 2012 insoweit entsprochen, als sie - neben weitergehenden Zielen - auch eine Reduzierung der Zahl der ursprünglich in den Nachtstunden zugelassenen Flugbewegungen auf 133 einschließen.

II. Im Übrigen kann die Entscheidung gemäß § 93a Abs. 2 Satz 1 VwGO getroffen werden. Die von den Klägerinnen noch aufrechterhaltenen, bereits 2008 angekündigten Anträge betreffen alle nur den von späteren Änderungen nicht erfassten Regelungsgehalt des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007, der Gegenstand der

Musterverfahren war (vgl. BVerwG, Beschluss vom 20. September 2007 - 4 A 1008.07 - juris Rn. 17). Die für das Planaufhebungsbegehren maßgeblichen Grundentscheidungen der Planfeststellung sind von den Planänderungen unberührt geblieben, darunter auch die Grundkonzeption des planfestgestellten Lärmschutzkonzepts, auf das sich die Hilfsanträge der Klägerinnen beziehen. Dies gilt insbesondere, soweit der Planfeststellungsbeschluss aktive Schallschutzmaßnahmen vorsieht, im Hinblick auf baulichen Schallschutz auf die durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm gewährten Ansprüche verweist, auf die Festsetzung von Bewegungskontingenten - mit Ausnahme der Nachtflugregelungen - bzw. daran anknüpfende Schutzmaßnahmen verzichtet und sein Lärmschutzkonzept nicht davon abhängig ist, dass das den Fluglärmermittlungen zugrunde gelegte Flugbetriebssystem Bestand hat (vgl. Hilfsanträge zu Ziffer 2.1, 2.1.1, 2.1.2, 2.2, 2.3 teilweise, 2.4, 2.6, 2.7, 2.8). Aber auch die Hilfsanträge zu Ziffer 2.5, 2.5.2 und 2.5.2.1 bilden diesbezüglich keine Ausnahme, soweit diese auf ein Verbot planmäßiger Flüge oder deren Reduzierung in den Nachtrandstunden abzielen. Denn auch sie richten sich gegen den unveränderten Kern des planfestgestellten Lärmschutzkonzepts; über die Anzahl zulässiger planmäßiger Flugbewegungen in den Nachtrandstunden ist aber in den Musterverfahren bereits abschließend entschieden worden.

Dem steht nicht entgegen, dass die Regelung in Teil A II 4.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007, die ursprünglich ein Kontingent von durchschnittlich 150 Flugbewegungen in der gesamten Nacht zuließ, von denen durchschnittlich 17 in der Mediationsnacht stattfinden durften, nach dem Abschluss der Musterverfahren durch den Planergänzungsbescheid vom 29. Mai 2012 in ein Bewegungskontingent von durchschnittlich 133 Flügen in den Nachtrandstunden verbunden mit einem Verbot planmäßiger Flüge für die Zeit zwischen 23:00 und 5:00 Uhr geändert wurde. Denn der Beklagte hat mit diesem Bescheid lediglich die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012 umgesetzt, um den Planfeststellungsbeschluss mit Rechtswirkung über die entschiedenen Musterverfahren hinaus dem Revisionsurteil anzupassen. Mit diesem Urteil hatte das Revisionsgericht schon in den Musterverfahren rechtskräftig entschieden, dass die Zulassung von 17 planmäßigen Flügen in der Mediationsnacht als verfahrens- und abwägungsfehlerhaft zu beanstanden ist und damit der 133 planmäßige Flugbewegungen im Durchschnitt übersteigende Teil des Gesamtbewegungskontingents je Nacht auch als Teil des Verkehrs in den Nachtrandstunden nicht abgewogen und deshalb ebenfalls rechtsfehlerhaft ist. Die mit dem Bescheid vom

29. Mai 2012 verfügte Änderung ist zu einem Teil des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses geworden, so dass eine einheitliche Planungsentscheidung vorliegt (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. März 2009 - 9 A 31.07 -, juris Rn. 23). Deren Regelungsgehalt geht aber nicht über das hinaus, worüber in den Musterverfahren abschließend entschieden worden ist. An der anderslautenden Auffassung des Senats im Beschluss vom 11. November 2015 (Hess. VGH 9 C 273/13.T, dort II.1, S. 12 f. UA) wird nicht festgehalten (siehe dazu näher unten IV.4, S. 35 ff.).

III. Die Voraussetzungen für eine Entscheidung im Beschlusswege nach § 93a Abs. 2 Satz 1 VwGO in dem oben unter II. dargelegten Umfang sind gegeben.

Über sämtliche in den Musterverfahren erhobenen Klagen wurde durch die Urteile des 11. Senats des angerufenen Gerichts vom 21. August 2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a., 11 C 305/08.T, 11 C 318/08.T, 11 C 349/08.T - und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012 - BVerwG 4 C 8.09 u.a. - sowie durch die Beschlüsse des Bundesverwaltungsgerichts vom 14. April 2011 - 4 B 77.09 - und vom 16. Januar 2013 - 4 B 15.10 - rechtskräftig entschieden. Die Beteiligten wurden zu der gewählten Entscheidungsform mit gerichtlichen Verfügungen vom 30. Januar 2013 und 20. Januar 2014 angehört (§ 93a Abs. 2 Satz 1 VwGO, Bl. I/12 ff. u. 41 f. d. GA); damit liegen die formellen Voraussetzungen für eine Entscheidung durch Beschluss gemäß § 93a VwGO vor.

IV. Der beschließende Senat ist einstimmig der Auffassung, dass der Sachverhalt im vorliegenden Verfahren geklärt ist und der hier zu entscheidende Streitfall gegenüber den Musterverfahren auch keine wesentlichen Besonderheiten tatsächlicher oder rechtlicher Art aufweist. Der Hauptantrag der Klägerinnen, den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 aufzuheben, und die auf aktiven und passiven Schallschutz sowie Entschädigung gerichteten Hilfsanträge - soweit sie nicht übereinstimmend für erledigt erklärt wurden - sind aus den Gründen der Musterverfahrensurteile, auf die der Senat Bezug nimmt, nicht begründet. Dies ergibt sich aus Folgendem:

Der 11. Senat hat in seinen Urteilen vom 21. August 2009 festgestellt, dass der Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18. Dezember 2007 nicht unter Verfahrensfehlern oder materiellen Mängeln leidet, die zur Aufhebung oder Ergänzung des Plans führen, mit Ausnahme der 17 Nachtflüge betreffenden Regelungen und des Bezugszeitraums für das nächtliche Bewegungskontingent. Diesen Entscheidungen lag u. a. die Klage der Stadt Rüsselsheim (BVerwG 4 C 3.10 - Hess. VGH 11 C 336/08.T) mit im Wesentlichen gleichlautenden Haupt- und Hilfsanträgen und gleicher Argumentation wie im vorliegenden Verfahren zugrunde. Das Bundesverwaltungsgericht hat die erstinstanzlichen Entscheidungen bis auf Modifikationen bezüglich der Nachtflugregelung und der Verpflichtung des Beklagten zur Neubescheidung hinsichtlich des hier nicht entscheidungserheblichen gewerblichen Schallschutzes bestätigt.

Die Klägerinnen berufen sich in ihrem Nachverfahren ausschließlich auf fortbestehende Ermittlungs- und Abwägungsmängel hinsichtlich der Lärmauswirkungen des Vorhabens. Mit diesem Vorbringen haben sie jedoch weder wesentliche lagebedingte Besonderheiten ihrer lärmbeeinträchtigten Grundstücke dargetan (1.), noch sonstige wesentliche rechtliche oder tatsächliche Besonderheiten oder einen ungeklärt gebliebenen Sachverhalt hinsichtlich der in den Musterverfahren getroffenen Feststellungen aufgezeigt, dass kein Ermittlungs- bzw. Abwägungsdefizit in Bezug auf die Lärmprognose und das daraus entwickelte Lärmschutzkonzept einschließlich der diesem vorgelagerten Umweltverträglichkeitsprüfung - UVP - (2.) oder die Alternativenprüfung und -auswahl vorliegt (3.) und ein zulässiges Gesamtkontingent von durchschnittlich 133 Flugbewegungen je Nacht in den Nachtrandstunden bezogen auf ein Kalenderjahr rechtlich nicht zu beanstanden ist (4.). Dies gilt nicht nur in Bezug auf ihren Hauptantrag, sondern auch im Hinblick auf ihre Hilfsanträge, hinsichtlich derer sie im Nachverfahren keine eigenständigen Gesichtspunkte vorgetragen haben.

Der beschließende Senat ist deshalb an der Übertragung der in den Musterverfahren getroffenen Entscheidung über den auch von den hiesigen Klägerinnen geltend gemachten Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 (Klageantrag zu Ziffer 1) und auf die von ihnen ebenfalls hilfsweise erhobenen Ansprüche auf Flugbetriebsbeschränkungen bzw. weitergehenden aktiven und passiven Schallschutz und Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs (Klageanträge zu Ziffer 2.1, 2.1.1, 2.1.2, 2.2, 2.3 [bezogen auf den Flugbetrieb am Tag und

teilweise in den Nachtrandstunden], 2.4, 2.5 [bezogen auf die Nachtrandstunden], 2.5.2, 2.5.2.1, 2.6, 2.7 und 2.8) nicht gehindert.

1. Die Grundstücke der Klägerinnen sind von den Auswirkungen des Vorhabens, insbesondere Fluglärm, betroffen, ohne für die Abwägung ihrer Belange erhebliche und grundlegende Unterschiede in Bezug auf Art und Intensität der Auswirkungen im Verhältnis zu denjenigen Gebieten aufzuweisen, die Gegenstand der entschiedenen Musterverfahren gewesen sind. Die Ausbaumaßnahme wirkt sich nach den Feststellungen des 11. Senats durch die damit verbundene Neuordnung des Systems der Abflugverfahren auf nahezu das gesamte Umfeld des Flughafens Frankfurt Main aus (Hess. VGH, Urteil vom 21. August 2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 747). Die Grundstücke der Klägerinnen liegen in der näheren Umgebung des Flughafens nordwestlich bzw. westlich der Landebahnschwelle der neuen Landebahn Nordwest in einer etwas größeren Entfernung vom Start- und Landebahnsystem als die Stadtgebiete einiger Musterverfahrensklägerinnen. Nach Auffassung des 11. Senats wiegt die durch den Ausbau bewirkte Erhöhung der Lärmbelastung im Gebiet der Musterverfahrensklägerin Stadt Raunheim nahe der Start- und Landebahnen Süd und Center aufgrund der gravierenden Vorbelastung besonders schwer (Hess. VGH, a. a. O., Rn. 748). Für das sich ebenfalls westlich des Flughafengeländes erstreckende Gebiet der in einem der anderen Musterverfahren klagenden Nachbarstadt Rüsselsheim erwartet der 11. Senat in Teilen erhebliche Steigerungsraten der Tagespegel durch das Vorhaben (Hess. VGH, a. a. O., Rn. 747). Auch im Gemeindegebiet der hiesigen Klägerin zu 2 weiter westlich wird sich demzufolge die Lärmzunahme dadurch deutlich auswirken, dass es weitgehend von der Tagschutzzone 2 erfasst werden wird (Hess. VGH, a. a. O., Rn. 748). Demzufolge sind Lärmbelastungen, wie sie die Klägerinnen für ihre Liegenschaften befürchten, Gegenstand der Musterverfahren gewesen.

2. Die Klägerinnen haben in Bezug auf die in den Musterverfahren getroffene Entscheidung über das Lärmschutzkonzept keinen dort ungeklärt gebliebenen Sachverhalt oder rechtliche oder tatsächliche Besonderheiten aufzuzeigen vermocht, die davon abweichend zum Erfolg ihres auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 gerichteten Begehrens oder eines ihrer zahlreichen Hilfsanträge führen könnten. Sie machen dazu geltend, sowohl ein Abwägungsfehler als auch ein Mangel der Umweltverträglichkeitsprüfung ergäben sich daraus, dass es an der Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen aller tatsächlich und rechtlich denkbaren Flugverfahren im

Einwirkungsbereich des Flughafens mangle, ohne dass der Planfeststellungsbeschluss mögliche Betroffenheiten durch die im Planfeststellungsverfahren nicht betrachteten Flugverfahren wirksam ausschließe. Dies folge aus der neueren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu den Anforderungen, in welcher Weise und mit welcher Intensität im Planfeststellungsverfahren zum Bau bzw. Ausbau eines Verkehrsflughafens die Auswirkungen möglicher Flugverfahren zu ermitteln, zu bewerten und ggf. zu bewältigen seien. Dem genügen nach Ansicht der Klägerinnen die von Anfang an auf die sogenannte Südumfliegung beschränkten und zu keinem hiervon abweichenden Flugroutenszenarium angestellten Fluglärmermittlungen nicht, zumal der beschließende Senat in seinem zu der vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung - BAF - festgesetzten Südumfliegung ergangenen Urteil vom 3. September 2013 (Hess. VGH 9 C 323/12. T) festgestellt habe, dass mit der Südumfliegung die Erreichung des Kapazitätsziels nach dem Planfeststellungsbeschluss nicht möglich sei; diese stelle sich mithin als undurchführbar dar. Darüber hinaus habe sich die Planfeststellungsbehörde über mögliche Regelungen zu überflugfreien Gebieten als Mittel zur Konfliktbewältigung überhaupt keine Gedanken gemacht, und hierüber sei auch nicht in den Musterverfahren entschieden worden. Entgegen der Auffassung der Klägerinnen ist jedoch in den Musterverfahren über sämtliche von ihnen angeführten Aspekte sowohl der Lärmermittlung in der UVP als auch der in das Lärmschutzkonzept mündenden Abwägung der ermittelten Lärmschutzbelange entschieden worden; das Ergebnis ist auch auf ihr Verfahren übertragbar.

2.1 Aus der Auffassung der Klägerinnen, die erforderliche Abwägung der Lärmbetroffenheiten habe auf der Grundlage der zu ermittelnden Auswirkungen aller potentiell in Betracht kommenden Flugverfahren zu erfolgen, ergeben sich weder wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens noch ein ungeklärt gebliebener Sachverhalt. Die streitgegenständlichen Fluglärmermittlungen, die auf einem einzigen Flugbetriebssystem einschließlich der nach Ansicht der Klägerinnen nicht realisierbaren Südumfliegung beruhen, waren schon Gegenstand in den Musterverfahren unter anderem der Stadt Rüsselsheim und wurden dort in der für diese und zugleich die hiesigen Klägerinnen eingereichten Klageschrift vom 20. März 2008 in vergleichbarer Weise wie nunmehr im Nachverfahren der Klägerinnen problematisiert (Bl. II/317 ff. im Verfahren 11 C 336/08.T). Der 11. Senat des Hessischen Verwaltungsgerichtshofes hat jedoch nach eingehender Klärung der tatsächlichen Entscheidungsgrundlagen in den Musterverfahren

ren - auch unter Berücksichtigung des Vorbringens der Stadt Rüsselsheim - festgestellt, die Fluglärmbelastung sei in dem gebotenen Umfang ordnungsgemäß ermittelt worden (Hess. VGH, Urteil vom 21. August 2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 620 ff., 637), und dies wurde durch die Revisionsentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt (BVerwG, Urteil vom 4. April 2012, 4 C 8.09 u.a. -, juris Rn. 198). Aus der Regelung in § 3 Abs. 1 FLärmSchG, wonach nur der voraussehbare Flugbetrieb zu ermitteln sei, ergebe sich zwangsläufig, dass nur die voraussichtlichen Flugrouten und nicht alle technisch möglichen Flugverfahren zu betrachten seien. Das gewählte Konzept für die Verteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Start- und Landebahnen sowie auf die Flugrouten, insbesondere die Nordwestrouten, sei nicht zu beanstanden und auch aus den von den Musterverfahrensklägern dazu vorgelegten gutachtlichen Stellungnahmen ihrer sachverständigen Beistände ergäbe sich kein hinreichender Anhaltspunkt dafür, dass das der Planfeststellung zugrunde gelegte Betriebssystem nicht durchführbar sei (Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 640 ff.).

Im Einzelnen hat der 11. Senat hierzu weiter festgestellt, dass die Verlagerung der Abflüge von den Nordwest- auf die Südwestrouten von der Deutschen Flugsicherung GmbH - DFS - mit der Erwägung begründet worden sei, 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. Außerdem wurde dazu ausgeführt, dass dies gut nachvollziehbar sei und auch nicht dadurch in Frage gestellt werde, dass Fehlanflugverfahren für die Nordwestlandebahn auch möglich sein könnten, wenn gleichzeitig die Nordwestrouten durch Abflüge von der (damaligen) Parallelbahn 25R belegt seien. Denn für die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses komme es nicht darauf an, ob ein anderes als das von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte Betriebssystem möglich wäre.

Weder aus der von den Klägerinnen angeführten jüngeren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu der im Planfeststellungsbeschluss zugrunde zu legenden Flugverfahrensplanung noch unter Berücksichtigung der - mit Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2015 (BVerwG 4 C 15/14) mittlerweile aufgehobenen - Entscheidung des beschließenden Senats vom 3. September 2013 (Hess. VGH 9 C 323/12.T) zur Südumfliegung ergibt sich ein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt; auch sind keine wesentlichen Besonderheiten, die an der Übertragung dieser Entscheidung aus den Musterverfahren auf das Verfahren der Klägerinnen hin-

dem könnten, feststellbar. Denn entgegen der Ansicht der Klägerinnen sind keine bisher unberücksichtigt gebliebenen Umstände zutage getreten, die zu der Feststellung führen könnten, dass die in der Grobanalyse der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte Südumfliegung (Planteil B 11 - Kap. 12 Datenerfassungssysteme und Modellta-ge - vom 07.09.2006, S. 107) wegen der mangelnden Betrachtung aller realistischer Weise in Frage kommenden Flugstrecken, oder weil dieses Flugbetriebssystem nicht zu realisieren ist, zu einer Beanstandung der Lärmermittlung führen wird.

2.1.1 Aus der von den Klägerinnen dazu vorgebrachten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ergeben sich schon keine neuen und strengeren Anforderungen an die prognostische Ermittlung der Lärmauswirkungen von Flugverfahren und die Bewältigung der daraus resultierenden Lärmkonflikte, deren Vereinbarkeit mit dem Planfeststellungsbeschluss in ihrem Nachverfahren noch zu klären wäre. Es kann deshalb dahinstehen, ob die behauptete höchstrichterliche Rechtsfortentwicklung für den aus dem Jahr 2007 datierenden Planfeststellungsbeschluss überhaupt maßgeblich wäre. Das klägerische Vorbringen in dem Schriftsatz vom 21. Mai 2014 beschränkt sich letztlich auf eine im Nachverfahren unerhebliche Kritik an den Urteilen in den Musterverfahren. Die Klägerinnen machen darin geltend, in diesen seien aufgrund damals noch unausgereifter rechtlicher Maßstäbe Ermittlungsdefizite und Abwägungsmängel des Planfeststellungsverfahrens verkannt worden, ohne jedoch aufzeigen zu können, dass die damalige rechtliche Würdigung durch die zwischenzeitliche Entwicklung in der verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung überholt ist und dies deren Übertragung auf ihr Nachverfahren problematisch erscheinen lässt.

---

Die Klägerinnen tragen dazu vor, es genüge nicht mehr, der Auswirkungsbetrachtung in der Planfeststellung eine prognostische Grobplanung des späteren Flugbetriebssystems zugrunde zu legen. Vielmehr seien auch die Auswirkungen potentieller Flugverfahren, die von der Grobplanung abweichen würden, zu ermitteln und abzuwägen, soweit der Planfeststellungsbeschluss ihre spätere Festlegung nicht ausschließe und sie Lärmbetroffenheiten nach sich ziehen könnten, die nach Art und Umfang durch die prognostizierten Flugverfahren nicht abgebildet würden. Hier seien alle Fluglärmermittlungen auf der Basis der sogenannten Südumfliegung erfolgt, die einen weitgehend unbesiedelten Raum nutze. Hingegen seien andere naheliegende Flugroutenszenarien und deren Implikationen wie beispielsweise eine modifizierte Variante der schon in der Vergangenheit praktizierten Nordwestabflüge oder Varianten der Südumfliegung nicht

einmal in den Blick genommen worden. Damit sei das Ausmaß möglicher Lärmbelastungen gravierend unterschätzt worden.

Den von den Klägerinnen dazu angeführten Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts lässt sich eine Entwicklung der Rechtsprechung, die derart weitgehende Anforderungen an die Lärmermittlung und -bewertung stellt und deshalb an einer Übertragung der in den Musterverfahren zu den Grundlagen der Abwägung über das Lärmschutzkonzept getroffenen Entscheidung auf ihr Nachverfahren möglicherweise hindert, nicht entnehmen. Denn das Bundesverwaltungsgericht hat in den von den Klägerinnen angeführten Entscheidungen (Urteile vom 31. Juli 2012 - BVerwG 4 A 7001/11 u.a. - und - 4 A 5000.10 u.a.) vielmehr - im Fall des Planfeststellungsverfahrens für den Flughafen Berlin-Schönefeld - seine bisherige Rechtsprechung bekräftigt und lediglich das Verhältnis zwischen der Planfeststellung und der nachgelagerten Festlegung von Flugrouten bei speziellen Konstellationen, wie sie an anderen Flughäfen aufgetreten sind, präzisiert, ohne die vom Hessischen Verwaltungsgerichtshof in den Musterverfahren angewandten Grundsätze in Frage zu stellen.

Danach muss die Planfeststellungsbehörde nach wie vor bei der Entscheidung über die Zulassung eines derartigen Vorhabens nicht etwa alle realistischer Weise in Betracht kommenden Flugrouten auf die zu erwartenden Lärmbeeinträchtigungen hin untersuchen; sie kann sich vielmehr auf die Betrachtung bestimmter Flugrouten beschränken, wenn diese Art und Ausmaß der zu erwartenden Betroffenheiten in der für die Abwägung relevanten Größenordnung realistisch abbilden, so dass sie stellvertretend für vergleichbare Betroffenheiten stehen, die bei anderen Flugverfahren an ihre Stelle treten würden. Eine Worst-case-Betrachtung muss sie insoweit nicht vornehmen; der Planfeststellungsbeschluss muss allerdings die von dem Planvorhaben in seiner räumlichen Umgebung aufgeworfenen Probleme bewältigen. Deshalb ist die gesamte Umgebung des Flughafens, die von abwägungserheblichem Lärm betroffen werden könnte, in den Blick zu nehmen. Für die Konfliktbewältigung genügt es dabei demnach, sicherzustellen, dass die Festlegung der An- und Abflugverfahren die Zulassung des Vorhabens an dem vorgegebenen Standort mit der festgelegten Bahnkonfiguration nicht nachträglich als unabgewogen erscheinen lässt. Wenn die Prognose der An- und Abflugverfahren mit dem BAF oder der DFS abgestimmt ist, darf die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich davon ausgehen, dass das BAF Flugverfahren festlegen wird, die Art und Ausmaß der im Planfeststellungsverfahren ermittelten Betroffenheiten nicht wesentlich

übersteigen. Wie das Bundesverwaltungsgericht bezogen auf den geplanten Berliner Großflughafen überdies entschieden hat, braucht die Planfeststellungsbehörde darüber hinaus keine Vorkehrungen für den Fall zu treffen, dass das BAF das Planungsziel der Lärmminimierung durch die Festlegung von Abflugverfahren über dicht besiedelte Gebiete konterkariert; eine solche Flugroutenplanung wäre evident rechtswidrig (Urteile vom 31. Juli 2012 - BVerwG 4 A 5000.10 u.a. -, juris Rn. 50 f., bzw. 4 A 7001/11 u.a., juris Rn. 66, und vom 13. Oktober 2011 - BVerwG 4 A 4001.10 -, juris Rn. 147 ff.).

Demnach darf der Blick auf die Umgebung des Flughafens nicht von vornherein auf den von den Auswirkungen eines bestimmten Flugbetriebssystems betroffenen Bereich verengt werden, ohne zu bedenken, dass durch die spätere Flugverfahrensfestlegung auch andernorts Lärmbetroffenheiten entstehen könnten (BVerwG, Urteil vom 31. Juli 2012 - 4 A 5000.10 u.a. -, juris Rn. 51). Dies bedeutet allerdings nicht, dass der gesamte Einwirkungsbereich des Flughafens in derselben Intensität untersucht werden muss (BVerwG, Urteil vom 31. Juli 2012 - 4 A 7001.11 u.a. -, juris Rn. 44). Entgegen der Ansicht der Klägerinnen ist es nicht erforderlich, überall im näheren und weiteren Umfeld des Flughafens Nachweispunkte zu untersuchen, die bei alternativen Flugrouten von Lärm betroffen sein könnten. Für die Entscheidung in ihrem Nachverfahren kommt es deshalb nicht darauf an, dass dies im Ortsteil Ginsheim der Klägerin zu 3, der auf der im Planfeststellungsverfahren betrachteten Südumfliegungsstrecke umflogen wird, und im Gebiet der Klägerin zu 1 nicht geschehen ist, für deren Lärmbelastung vor allem die von dem Südumfliegungskonzept weitgehend abgelösten Nordwestrouten von Bedeutung sind. Wie das Bundesverwaltungsgericht klarstellt, ist nach wie vor neben der Grobplanung des Flugbetriebssystems eine von bestimmten Flugrouten ausgehende Ermittlung der Lärmbetroffenheiten in aller Regel gerade nicht geboten.

Diesem Maßstab ist der 11. Senat in den Musterverfahren gefolgt und hat - wie oben dargestellt - festgestellt, dass die Ermittlungen des Beklagten zu den Lärmauswirkungen des Vorhabens sowie deren Bewertung und Abwägung nicht zu beanstanden sind, da sie auf dem Flugbetriebsszenario, das von der DFS prognostiziert und vom BAF später festgelegt wurde, beruhen und die zu erwartenden Lärmbetroffenheiten realistisch abbilden. Im Übrigen fehlt es auch deshalb an tatsächlichen Anhaltspunkten dafür, dass Lärmkonflikte unbewältigt geblieben sind, die für das Nachverfahren der Klägerinnen von entscheidungserheblicher Bedeutung sind, da im Unterschied zu dem durch das Bundesverwaltungsgericht entschiedenen Fall des Flughafens Berlin-Schönefeld

keine erheblichen Diskrepanzen zwischen der im Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegten Grobplanung der Südumfliegung und der zwischenzeitlich erfolgten Festlegung des entsprechenden Flugverfahrens feststellbar sind, die sich als wesentliche tatsächliche oder rechtliche Besonderheit darstellen könnten.

2.1.2 Ein solcher Anhaltspunkt folgt auch nicht aus dem vor dem Senat anhängigen Verfahren um die Südumfliegung. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Revisionsentscheidung vom 10. Dezember 2015 (BVerwG 4 C 15.14) das von den Klägerinnen insoweit angeführte Urteil des beschließenden Senats vom 3. September 2013 (Hess. VGH 9 C 323/12.T) über die vom BAF festgesetzte Südumfliegungsrouten aufgehoben und seiner Zurückweisungsentscheidung zugrunde gelegt, dass die Südumfliegung in ihrer vom BAF festgesetzten Gestalt nur der Bewältigung von bis zu 98 Flugbewegungen in der Stunde dient. Daraus lässt sich aber nicht schließen, dass wesentliche rechtliche oder tatsächliche Besonderheiten deshalb vorliegen, weil das der Planfeststellung zugrunde gelegte Flugbetriebssystem undurchführbar wäre.

Wie oben unter IV.2.1.1 dargelegt, genügt für das Planfeststellungsverfahren eine prognostische Grobplanung der An- und Abflugverfahren. Eine Detailplanung wie bei der konkreten Festsetzung des Streckenverlaufs würde dagegen dem vorläufigen Charakter der nur prognostischen Planung nicht gerecht. Den Musterverfahrensurteilen zufolge ist die (Grob-)Planung für den der Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main zugrundeliegenden Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 in nicht zu beanstandender Weise erfolgt. Diese Feststellung bezieht sich dementsprechend nur auf das Konzept der Südumfliegung und nicht auf genau die Streckenführung, die Gegenstand der Klagen gegen die entsprechende Flugverfahrensfestlegung war und deren Rechtmäßigkeit noch offen ist.

Da zur Umsetzung dieses Betriebskonzepts bei der Flugverfahrensfestlegung neben dem festgesetzten Flugverfahren eine Reihe anderer möglicher Abflugverfahren zur Verfügung stehen, erscheint es nicht als von vornherein ausgeschlossen, dass auch eine ohne Sicherheitsbedenken im unabhängigen Betrieb durchführbare Variante der Südumfliegung ausgewählt werden kann, mit deren Festlegung sich das mit dem Ausbau verfolgte Kapazitätsziel erreichen lässt. Das Flugroutenszenario der Planfeststellung bereitet entgegen der Ansicht der Klägerinnen aber auch deshalb keine „offenkundigen Schwierigkeiten“, weil - zusätzlich zu bisher noch nicht geprüften Varianten - au-

ßerdem eine Kombination verschiedener Flugstrecken in Betracht kommt, die in ihrer grundsätzlichen Geometrie den Annahmen, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegen, so entsprechen wie die bisherige Lösung. So hat der Beklagte vorgebracht, dass das aktuell festgesetzte Flugverfahren beibehalten und für Stoßzeiten durch ein weiteres, ähnliches Flugverfahren ergänzt werden könnte, um die Kapazitätsanforderungen zu erfüllen und zugleich die unter Lärmaspekten schonendste Gestaltung zu ermöglichen (vgl. die seitens des Beklagten vorgelegten Erwägungen der DFS vom 27. Februar 2014, Bl. II/208 GA). Angesichts dieser Möglichkeiten der Flugverfahrensfestlegung ist nicht zwangsläufig von der von der Klägerin zu 1 befürchteten (Rück-)Verlagerung der Routen der Südumfliegung auf die Nordwestabflüge auszugehen.

Aus dem noch nicht abgeschlossenen Verfahren zu der aktuell festgelegten Streckenvariante erwächst folglich kein erheblicher, in den Musterverfahrensentscheidungen ungeklärt gebliebener Sachverhalt, aus dem auf einen zur Planaufhebung führenden Abwägungsmangel wegen einer von gänzlich unrealistischen Prämissen ausgehenden Flugbetriebsprognose geschlossen werden könnte.

2.1.3 Aus den oben dargestellten Gründen zeigt auch die weitere Behauptung der Klägerinnen im Nachverfahren, jedes Flugverfahren für Abflüge in Betriebsrichtung 25 mit einem von den Annahmen des Planfeststellungsbeschlusses abweichenden Verlauf würde zu Fluglärmbelastungen führen, die nach Art und Umfang deutlich über die im Planfeststellungsverfahren ermittelten und zusammen mit Entlastungseffekten an anderer Stelle abgewogenen Belastungen hinausgehen würden, etwa indem nunmehr dicht besiedelte Gebiete sowie ein Gesundheits- und Pflegezentrum der Stadt Rüsselsheim überflogen würden, weder einen ungeklärt gebliebenen Sachverhalt noch wesentliche Besonderheiten auf. Ohne Belang für die Übertragung der in den Musterverfahren getroffenen Entscheidung auf das Nachverfahren der Klägerinnen ist deshalb zudem, ob gerade die hiesigen Klägerinnen stärker betroffen wären, falls die zurzeit betriebene Streckenalternative der Südumfliegung die Verkehre bei Betriebsrichtung 25 nicht bewältigen könnte.

Selbst wenn jedoch eine künftige Streckenfestlegung einen anderen, wie von den Klägerinnen vorgetragenen Verlauf nehmen sollte, hindert dies nicht an der Übertragbarkeit der Musterverfahrensentscheidung auf ihr Nachverfahren. Denn der 11. Senat hat sich in den Musterverfahrensurteilen mit der auf einer Grobplanung - unter anderem der Sü-

dumfliegung - beruhenden Abwägung der Lärmbetroffenheiten auseinandergesetzt und zu den dort vorgetragenen Befürchtungen hinsichtlich von Abweichungen von dort zugrunde gelegten Flugrouten festgestellt, dass derartige Abweichungen nur zur Verschiebung von Betroffenheiten führen würden, und angesichts der Gesamtzahl der jeweils Betroffenen ausgeschlossen werden kann, dass die Planfeststellungsbehörde eine andere Entscheidung in der Sache getroffen hätte (vgl. Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a., juris Rn. 700). Des weiteren hat der 11. Senat seiner Entscheidung - auch insoweit bestätigt durch das Bundesverwaltungsgericht - zugrunde gelegt, dass für die Frage, ob die Planfeststellungsbehörde die Lärmschutzbelange gemäß den Anforderungen des Abwägungsgebots ermittelt und bewertet hat, eine parzellenscharfe Festsetzung der Lärmschutzkonturen nicht erforderlich ist, sondern die abwägende Gegenüberstellung der Lärmschutzbelange einerseits und der für das Vorhaben streitenden öffentlichen Interessen andererseits aufgrund einer Abschätzung der Lärmbetroffenheiten erfolgen kann, insbesondere da die mit dem Ausbau verfolgten öffentlichen Interessen so schwer wiegen, dass sie den Ausbau des Flughafens auch dann rechtfertigen, wenn die Lärmschutzbereiche oder die Zahl der betroffenen Personen oder Einrichtungen größer sein sollten als abschätzend prognostiziert (Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a., juris Rn. 625). Gegenstand der Abwägung im Planfeststellungsverfahren ist die Lärmbelastung insgesamt, und nicht die durch eine bestimmte Streckenführung hervorgerufenen konkreten Lärmbetroffenheiten, denen erst nachfolgend mit der Festsetzung der Lärmschutzbereiche Rechnung zu tragen ist. Anders als für die Festlegung der Schutz- und Entschädigungsgebiete ist es deshalb unerheblich, welche Anwohner konkret in welchem Maß betroffen sein werden und ob durch eine spätere Änderung der Flugrouten diese Betroffenheiten verschoben werden könnten.

Dafür, dass die DFS sich aus triftigen flugbetrieblichen Gründen gezwungen sehen könnte, einen Routenverlauf auszuwählen, durch den die Gesamtbelastung der Region mit Fluglärm zukünftig deutlich zunehmen würde und dadurch erheblich über das im Planfeststellungsverfahren ermittelte und den Musterverfahrensentscheidungen zugrunde gelegte Maß ansteigen würde, bestehen schon keine hinreichenden Anhaltspunkte, wie oben dargestellt wurde. Es ließe sich daraus aber auch kein in diesem Nachverfahren entscheidungserheblicher und in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt oder eine wesentliche Besonderheit des Verfahrens folgern, denn in den Musterverfahren ist auch dies bereits behandelt und entschieden worden. Dort ist

zu der Möglichkeit höherer Lärmbelastungen nach der konkreten Festlegung der Flugrouten festgestellt worden, dass die Planfeststellungsbehörde ihre abwägende Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens auch deshalb auf eine Abschätzung der Lärmschutzbelange stützen durfte, weil sie durch entsprechende Vorbehalte im Planfeststellungsbeschluss sichergestellt hat, dass im Falle einer erheblichen Abweichung der später genau ermittelten von den prognostizierten Lärmwerten ergänzende aktive oder passive Schutzmaßnahmen in dem gebotenen Umfang ergriffen werden (Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a., juris Rn. 626 f.).

Aus diesem Grund hat der 11. Senat in den Musterverfahren auf den Vortrag der Klägerseite, alternative Lärmberechnungen hätten ergeben, dass 30.000 Einwohner mehr als im Planfeststellungsverfahren angenommen von unzumutbarem nächtlichem Lärm betroffen würden, festgestellt, den Einwendungen gegen die Richtigkeit der Ermittlung der Betroffenenzahlen im Einzelnen sei nicht nachzugehen, diese seien nicht mehr als Anhaltswerte für die planerische Gesamtabwägung; die Ermittlung genauer Zahlen sei weder möglich noch notwendig. Die Zahl der Menschen, die im Umfeld des Flughafens einer ganz beträchtlichen Lärmbelastung ausgesetzt seien, sei so groß, dass den Lärmschutzbelangen im Rahmen der planerischen Abwägung ein ganz erhebliches Gewicht beizumessen sei. Diese Gewichtigkeit werde nicht in entscheidungsrelevanter Weise - in die eine oder andere Richtung - relativiert, wenn die Zahl der jeweils Betroffenen in Wirklichkeit doch nicht ganz so groß oder aber auch noch größer oder sogar erheblich größer sein sollte. Dagegen sprächen auch äußerst gewichtige öffentliche Interessen für die Verwirklichung des Vorhabens, weshalb selbst dann auszuschließen sei, 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. Auch in diesem Fall hätte sie im Rahmen der grundsätzlichen Zulassung der Ausbaumaßnahme den für das Vorhaben streitenden öffentlichen Verkehrs- und Wirtschaftsinteressen den Vorrang vor den Lärmschutzbelangen eingeräumt und ohne Verstoß gegen das Abwägungsgebot einräumen dürfen. Denn die Planfeststellungsbehörde gehe davon aus, dass bei einer erheblichen Ausdehnung der prognostizierten (Nacht-)Schutzzone(n) nicht nur im entsprechenden (erweiterten) Umfang baulicher Schallschutz gewährt werde, sondern auch der von ihr für diese Situation verfügte Vorbehalt greife und eine Entscheidung über ergänzende Schutzmaßnahmen auch in der Gestalt von Betriebsrege-

lungen zu treffen sei (Hess. VGH, Urteil vom 21. August 2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 683 f., 808 f.; bestätigt durch BVerwG, Urteil vom 4. April 2012 - 4 C 8.09 u.a., juris Rn.89 f.).

Für die Übertragung der Musterverfahrensentscheidung auf das Nachverfahren der Klägerinnen ist es deshalb unerheblich, ob die Betroffenenzahlen innerhalb der Kontur  $L_{eq} > 53$  dB(A) um bis zu 23.000 (Variante 2, verbunden allerdings mit einer Entlastung um 4.000 stark Betroffene) steigen und innerhalb der Kontur  $L_{eq} > 60$  dB(A) um bis zu 6.000 (Variante 3) bzw. 7.000 (Variante 4) gegenüber der festgelegten Variante anwachsen könnten, wie sie es in dem von ihnen befürchteten Szenario des in der Grobanalyse ihrer Ansicht nach unterschätzten Fluglärms mit den von der DFS ausgearbeiteten und vom Ökoinstitut Freiburg berechneten Varianten der Südumfliegung illustrieren (Bl. I/94 ff., 132 ff. GA). Auch dies vermag keine Umstände darzutun, die noch keinen Eingang in die Musterverfahrensurteile gefunden hatten oder die Übertragung des dort gefundenen Ergebnisses zweifelhaft erscheinen lassen könnten. Dies gilt selbst im Falle einer Mehrbelastung von bis zu 50.000 Menschen, welche die Klägerinnen unter Berufung auf NIROS-Berechnungen der DFS für möglich halten (Bl. I/94, 109 ff. GA), zumal der 11. Senat - wie oben dargelegt - festgestellt hat, dass im Falle einer erheblichen Abweichung der tatsächlichen Lärmbetroffenheiten von den prognostizierten Lärmwerten durch - drittschützende - Auflagenvorbehalte im Planfeststellungsbeschluss (PFB, Teil A XI 5.1.4, S. 144 f.) sichergestellt sei, dass ergänzende aktive oder passive Schutzmaßnahmen in dem gebotenen Umfang ergriffen würden (Hess. VGH, Urteil vom 21. August 2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 626, 683, 836). Dass die Fluglärmbelastung in der Region eines Tages eine Dimension annehmen könnte, die selbst unter Berücksichtigung der Möglichkeiten der Planfeststellungsbehörde zur Lärminderung durch die Auflagenvorbehalte das Ausbauvorhaben nicht mehr als abgewogen erscheinen lassen könnte, und damit die Entscheidung in den Musterverfahren einen wesentlichen Aspekt außer Acht gelassen hätte, der auf ihr Ergebnis hätte von Einfluss sein können, ist weder von den Klägerinnen dargelegt noch sonst ersichtlich.

Dafür, dass sich - wie die Klägerinnen annehmen - die Lärmsituation bei einer - stets möglichen - Änderung der bisher festgesetzten Flugverfahren zwangsläufig und erheblich verschlechtert, bestehen im Übrigen schon deshalb keine Anhaltspunkte, weil nicht erkennbar ist, dass - wie oben ausgeführt - das Konzept der Südumfliegung zu Lasten nordwestlich gelegener Kommunen wie der Klägerin zu 1 aufgegeben wird oder sich

nur mit Flugverfahren realisieren lassen könnte, die - wie etwa die von den Klägerinnen angeführten Varianten 3 und 4 aus der Flugverfahrensfestsetzung - nach dem Start einen Geradeausflug über das Stadtgebiet von Raunheim und Flörsheim oder Überflüge anderer dicht besiedelter Bereiche wie Rüsselsheim in geringer Höhe vorsehen. Solche Anhaltspunkte ergeben sich auch nicht aus den oben unter IV.2.1.2 erwähnten Planungen der DFS, wie ebenfalls schon dargestellt wurde. Denn das BAF hat bei der ihm obliegenden Auswahl der Streckenführung die damit verbundenen Lärmbelastungen in seine Abwägungsentscheidung einzustellen (§ 29b Abs. 2 LuftVG; BVerwG, Urteil vom 28. Juni 2000 - 11 C 13/99 -, juris Rn. 43) und ist gehalten, das Planungsziel der Minimierung der Lärmbelastung in den Grenzen des rechtlich und tatsächlich Möglichen nicht zu konterkarieren (vgl. BVerwG, Urteile vom 31. Juli 2012 - 4 A 5000.10 u.a. -, juris Rn. 50 f., und vom 13. Oktober 2011 - 4 A 4001.10 -, juris Rn. 151). Grundsätzlich kommt es folglich auf die von den Klägerinnen erhobenen Bedenken gegen einzelne im Rahmen der Flugverfahrensfestlegung erwogene Streckenvarianten, über die erst in diesem der Planfeststellung nachfolgenden Verfahren entschieden wird, bei der Überprüfung der Rechtmäßigkeit des vorausgegangenen Planfeststellungsverfahrens nicht entscheidungserheblich an.

2.2 Ferner vermögen die Klägerinnen auch mit ihrer Behauptung, das Planfeststellungsverfahren leide an einem Abwägungsausfall, weil sich die Planfeststellungsbehörde über mögliche Regelungen zu überflugfreien Gebieten überhaupt keine Gedanken gemacht habe, weder einen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt noch wesentliche Besonderheiten ihres Verfahrens aufzuzeigen. Sie bringen vor, der Beklagte sei sich der Reichweite seiner Kompetenzen - die erst die spätere Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gestärkt habe - damals nicht bewusst gewesen. Dies werde an verschiedenen Stellen des Planfeststellungsbeschlusses deutlich, wo die Planfeststellungsbehörde Forderungen nach Regelungen zum Verlauf von Flugrouten ausdrücklich mangels Kompetenz zurückgewiesen habe oder die Auffassung vertreten habe, es liege nicht in ihrer Kompetenz, zur Optimierung der Lärmbelastung auf die genaue Verteilung des Flugbetriebs in der Umgebung des Flughafens im Hinblick auf die jeweilige Siedlungsstruktur Einfluss zu nehmen. Die irrige Annahme, ihren Regelungsmöglichkeiten seien die von ihr aufgezeigten Grenzen gesetzt, sei in den Musterverfahren nicht als abwägungsfehlerhaft beanstandet worden, weil das Bundesverwaltungsgericht erst in seiner jüngsten Rechtsprechung darauf hingewiesen habe, dass die Plan-

feststellungsbehörde im Rahmen ihrer Abwägung auch Regelungen treffen könne, die Überflüge bestimmter schutzbedürftiger Bereiche ausschließen, und sie damit zumindest Korridore für mögliche Flugverfahren definieren könne.

Aus diesem Vorbringen lässt sich kein ungeklärter Sachverhalt infolge neu aufgeworfener Rechts- oder Tatsachenfragen entnehmen. Über das Lärmschutzkonzept ist grundsätzlich in den Musterverfahren bereits abschließend und auf ausreichender Tatsachengrundlage entschieden worden. Der Planfeststellungsbeschluss war in Gänze Gegenstand der Entscheidungsfindung in den Musterverfahren und die von den Klägerinnen zitierten Passagen sind deshalb nicht geeignet, neue Erkenntnisse zu vermitteln. Wie in den Musterverfahren festgestellt worden ist, unterliegt das Lärmschutzkonzept - mit Ausnahme der 17 beanstandeten Nachtflüge und des gewerblichen Schallschutzes - keinen rechtlichen Bedenken. Insbesondere ist nicht erkennbar, dass die Planfeststellungsbehörde abwägungserhebliche Aspekte außer Acht gelassen hat (Hess. VGH, Urteil vom 21. August 2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 577, 793).

Der 11. Senat hat sich bereits in den Musterverfahren mit der Forderung dortiger Klägerinnen (Städte Offenbach, Neu-Isenburg und Raunheim) nach Entlastungen ihrer stark betroffenen Stadtgebiete durch flugbetriebliche Regelungen oder in anderer Weise ausführlich befasst und festgestellt, dass das Ausbauvorhaben trotz erheblicher Mehrbelastungen in der Region in nicht zu beanstandender Weise abgewogen worden sei und das Lärmschutzkonzept keiner weiteren Korrekturen bedürfe. Anders als die Klägerinnen meinen, sind dabei nicht nur Anträge und Einwendungen, die auf den Verlauf und die konkrete Ausgestaltung von Flugverfahren bezogen waren, wie etwa die von der Stadt Offenbach erstrebte Anordnung der Verschwenkung der nordöstlichen Abflugrouten im Planfeststellungsbeschluss (Hess. VGH, Urteil vom 21. August 2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 835), mangels Kompetenz der Planfeststellungsbehörde für die Flugverfahrensfestlegung als unbegründet zurückgewiesen worden.

Vielmehr hat der 11. Senat u. a. das Begehren der - sowohl durch Starts als auch durch Landungen - hoch belasteten Stadt Neu-Isenburg, die von der Planfeststellungsbehörde verfügte Sperrung der Nordwestlandebahn in der Mediationsnacht - um die andernfalls besonders hohe Belastung bisher wenig belasteter Gebiete zu reduzieren - zu ihrer Entlastung aufzuheben, u. a. unter Hinweis darauf zurückgewiesen, dass bei einem Interessenwiderstreit zwischen dem Schutz wenig belasteter Gebiete auf der einen und

dem Prinzip der möglichst gleichmäßigen Verteilung des Lärms auf der anderen Seite dem Planungsträger ein weiter Ermessensspielraum offen stehe, der hier nicht überschritten worden sei (Hess. VGH, Urteil vom 21. August 2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 838; bestätigt durch BVerwG, Urteil vom 4. April 2012 - 4 C 8.09 u.a. -, juris Rn. 407).

Des Weiteren hat der 11. Senat im Zusammenhang mit einer von der Stadt Neu-Isenburg ebenfalls mit dem Ziel der Entlastung von Lärmimmissionen beantragten Anordnung hinsichtlich der Anteile der nächtlichen Belegung der Bahnen ausgeführt, dass derartige Eingriffe in den Betriebsablauf mit der Mehrbelastung anderer Bereiche verbunden wären, die auch nicht mit der ganz besonderen Belastung der dortigen Klägerin durch Fluglärm in Relation zu anderen Kommunen gerechtfertigt werden könnte, da sich andere Anrainer vergleichbaren Lärmbelastungen ausgesetzt sähen, so dass sich die begehrte Anordnung als fehlerhafte Abwägung ihrer Belange erweisen würde (Hess. VGH, Urteil vom 21. August 2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 839; bestätigt durch Urteil des BVerwG vom 4. April 2012 - 4 C 8.09 u.a. -, juris Rn. 407).

Hinzu kommt, dass der 11. Senat in Bezug auf die ebenfalls zu Doppelbelastungen von nahe gelegenen Anrainerkommunen führenden - im Betriebssystem Südumfliegung nur noch relativ wenig belegten - Nordwestrouten festgestellt hat, dass es für die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht darauf ankomme, ob ein anderes als das von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegte Betriebssystem möglich wäre (Hess. VGH, Urteil vom 21. August 2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 640), und damit ist in den Musterverfahren die Erwägung, westlich des Flughafens gelegene Kommunen seien von dem Lärm startender Flugzeuge zu befreien, ausdrücklich nicht als tragend für die Planfeststellungsentscheidung angesehen worden (vgl. Hess. VGH, Teilbeschluss vom 19. März 2015 - 9 C 1507/12.T -, juris Rn. 238 f.). Daraus folgt zugleich, dass sich aus dem Umstand, dass sich nach dem Vorbringen der Klägerin zu 1 unter den Musterverfahrensklägern keine vom Lärm der nordwestlichen Abflugrouten in vergleichbarer Weise wie ihre Stadtteile Wallau, Diedenbergen und Wildsachsen Betroffenen befanden, keine wesentlichen Besonderheiten ihres Nachverfahrens ableiten lassen.

Entgegen der Ansicht der Klägerinnen hat der 11. Senat in den Musterverfahren auch weitergehende Steuerungsmöglichkeiten durch Vorgaben der Planfeststellung in Bezug

auf später festzulegende Flugverfahren zum Schutz bestimmter Gebiete seiner Entscheidung über das Lärmschutzkonzept zugrunde gelegt und über die beanstandeten Nachtflugbestimmungen hinaus keine weiteren Regelungen als erforderlich angesehen, um dieses als abgewogen bewerten zu können. Dazu wurde festgestellt, dass das Konzept der Planfeststellungsbehörde im Kern auf der Entlastung der gesamten - polyzentrisch strukturierten - Region durch die allen Anrainern zugute kommende weitgehende Einschränkung des Nachtflugbetriebs (Hess. VGH, Urteil vom 21. August 2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 576, 751, 838) und der Abwehr verbleibender unzumutbarer Lärmbeeinträchtigungen mittels passiven Lärmschutzes, ergänzt durch Übernahme- und Entschädigungsansprüche (a. a. O., Rn. 576), basiere, und dies nicht zu beanstanden ist, ohne dass einzelne Areale von Fluglärm freizuhalten wären.

Dass die Planfeststellungsbehörde insoweit bestätigt wurde, als diese von einer Einschränkung ihrer Kompetenzen in Bezug auf die Festlegung von Flugverfahren ausgegangen ist, da diese in die Zuständigkeit des BAF bzw. - hinsichtlich Einzelfreigaben der Flugverkehrskontrollstellen - in den Verantwortungsbereich der DFS falle (PFB, S. 1082 f., 1195; Hess. VGH, Urteil vom 21. August 2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 833 f., insbesondere 834, 839; BVerwG, Urteil vom 4. April 2012 - 4 C 8.09 u.a. -, juris Rn. 405, 408), umfasst dagegen nicht die Feststellung, damit sei die Planfeststellungsbehörde auch in ihrer Ermessensentscheidung, bestimmte Gebiete von Überflügen grundsätzlich freizuhalten, beschränkt gewesen. Vielmehr hat der 11. Senat in den Musterverfahren entschieden, dass auf weitere Betriebsbeschränkungen gerichtete Anträge, etwa durch konkrete Anordnungen für die Nutzung der Start- und Landebahnen zur Entlastung bestimmter Gebiete, keinen Erfolg haben können, da dem Planungsträger bei dem Interessenwiderstreit zwischen dem Schutz wenig belasteter Gebiete auf der einen und dem Prinzip der möglichst gleichmäßigen Verteilung des Lärms auf der anderen Seite ein weiter Ermessensspielraum offensteht, der in dem Planfeststellungsbeschluss nicht überschritten worden ist (a.a.O., juris Rn 838 ff.).

Entgegen ihrer Ansicht vermögen die Klägerinnen auch mit der von ihnen angeführten neueren höchstrichterlichen Rechtsprechung zu dem Verhältnis zwischen Planfeststellung und Festlegung von Flugverfahren keine Besonderheiten ihres Nachverfahrens aufzuzeigen, die eine Übertragung der Entscheidung in den Musterverfahren problematisch erscheinen lässt. Denn das Bundesverwaltungsgericht hat in den von den Klägerinnen herangezogenen Entscheidungen lediglich festgestellt, dass die Planfeststel-

lungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss klarstellen **kann**, dass der Schutz bestimmter Gebiete zu den tragenden Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses gehört, wenn sich die Zulassung des Flughafenausbaus **nach ihrem Abwägungskonzept** nur dann rechtfertigen lässt, wenn diese Gebiete von erheblichen Beeinträchtigungen durch Fluglärm verschont bleiben (vgl. insbesondere BVerwG, Urteil vom 31.07.2012 - 4 A 5000.10 u.a. -, juris Rn. 51). Sie darf dagegen auf Vorgaben für die Festsetzung von Flugverfahren verzichten, wenn nach ihrer Auffassung die in der räumlichen Umgebung des Flughafens aufgeworfenen Probleme bei allen in Betracht kommenden Flugverfahren bewältigt sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. Dezember 2014 - 4 C 35.13 -, juris Rn. 71). Im Übrigen wurde entschieden, dass die Planfeststellungsbehörde keine Vorkehrungen dafür zu treffen brauche, dass das BAF bei der Flugverfahrensfestlegung ihre Planungsziele konterkariere, wenn sie ihre Planung im Vorfeld mit dem BAF oder der DFS abgestimmt habe (s. o. IV.2.1.1). Aus diesen Entscheidungen lässt sich daher nicht herleiten, dass in Planfeststellungsverfahren regelmäßig darüber zu entscheiden ist, ob bei der späteren Festlegung von Flugverfahren bestimmte Bereiche von Überflügen auszunehmen sind.

Die Klägerinnen haben zudem Anhaltspunkte dafür, dass ihre Stadt- bzw. Gemeindegebiete von Überflügen ausgenommen werden müssen, weil sonst das Lärmschutzkonzept nicht als abgewogen zu bewerten und der Planfeststellungsbeschluss deshalb aufzuheben ist, nicht aufzeigen können. Aus den Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts in Bezug auf den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld lässt sich schon wegen des gänzlich anders gelagerten Sachverhalts dafür nichts herleiten.

Es drängen sich auch keine sonstigen Anhaltspunkte dafür auf, dass ihre Stadt- bzw. Gemeindegebiete angesichts von 40 potentiell erheblich betroffenen Kommunen im dicht besiedelten Ballungsraum rund um den Flughafen vom Überflug hätten ausgenommen werden müssen. Wie oben schon dargestellt, ist die für das Gemeindegebiet der Klägerin zu 2 und die noch näher zum Flughafen gelegenen Städte Rüsselsheim und Raunheim ermittelte Lärmbelastung in den Musterverfahren zugrunde gelegt worden, und die auf Entlastung abzielenden Anträge der erheblich stärker als die Klägerinnen belasteten Stadt Neu-Isenburg sind abgewiesen worden, weil das Lärmschutzkonzept der Planfeststellungsbehörde gleichwohl für abgewogen erachtet und festgestellt wurde, dass die damit verbundene und auch eine etwaig später aufgrund der Verschiebung von Flugverfahren zu erwartende Lärmbelastung der Verwirklichung des Vorha-

bens aufgrund der überwiegenden öffentlichen Interessen daran nicht entgegensteht (Hess. VGH, Urteil vom 21. August 2009 - 11 C 227/08.T u.a., juris Rn. 683 f., 747, 700, 793, 809, 838 f.).

Entgegen der Ansicht der Klägerinnen lässt sich aus dem Planfeststellungsbeschluss aus den oben dargestellten Gründen auch kein Verbot der Abweichung vom Konzept der Südumfliegung entnehmen. Daran ändert auch die Erwähnung von gewissen Entlastungseffekten durch die Südumfliegung, z. B. im Bereich der Flörsheimer Stadtteile Wicker und Weilbach, nichts, aus denen die Klägerinnen den Schluss ziehen, die Planfeststellungsbehörde hätte diese Entlastungen im Planfeststellungsbeschluss als tragende Erwägung festgeschrieben, wenn sie sich dieser rechtlichen Möglichkeit bewusst gewesen wäre. Vielmehr ist in den Musterverfahren auch mit Blick auf die westlich des Flughafens gelegenen Kommunen entschieden worden, dass das Lärmschutzkonzept auf der Grundlage des von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegten Flugbetriebssystems nicht zu beanstanden ist (vgl. oben IV.2.1), und zudem keinerlei Anhaltspunkte dafür bestehen, dass sich dieses Flugbetriebssystem einschließlich der „Südumfliegung“ als nicht durchführbar erweisen wird. Veranlassung, dieses oder ein anderes Flugbetriebssystem festzuschreiben, bestand nach den Feststellungen des 11. Senat nicht, da die Planfeststellungsbehörde stattdessen zu dem Mittel des Vorbehalts (PFB, Teil A XI 5.1.4, S. 144 f.) gegriffen hatte, um die aus allen denkbaren künftigen Entwicklungen resultierenden Lärmkonflikte bewältigen zu können, mithin waren mögliche Verschiebungen und dadurch etwaig hervorgerufene Steigerungen der Lärmbelastung durch die Änderung von Flugrouten im Lärmschutzkonzept gerade nicht ausgeschlossen, sondern bedacht und vorsorgend geregelt worden (a. a. O., Rn. 683). Aus dem Vorbringen der Klägerinnen ergeben sich somit keine Zweifel an der Übertragbarkeit der in den Musterverfahren zur Abgewogenheit des Lärmschutzkonzepts getroffenen Entscheidung auf ihr Nachverfahren.

2.3 Nach alledem wirft die weitere Rüge der Klägerinnen, auch die für die Planfeststellung erstellte Umweltverträglichkeitsstudie lasse jede Auseinandersetzung mit den Auswirkungen abweichender Flugverfahren und der etwaigen Notwendigkeit überflugfreier Gebiete vermissen, für das vorliegende Verfahren keine neuen, in den Musterverfahren noch nicht angesprochenen Rechts- oder Tatsachenfragen auf, deren Beantwortung das in den entschiedenen Verfahren gefundene Ergebnis in Zweifel ziehen oder

jedenfalls seine Übertragbarkeit als problematisch erscheinen lassen könnte, und sie lässt zudem keinen ungeklärten Sachverhalt erkennen.

Die Klägerinnen bringen dazu vor, die UVP dürfe sich nach der dazu zwischenzeitlich ergangenen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts nicht auf die Betrachtung bestimmter Flugverfahren beschränken, sondern müsse die Auswirkungen der mit DFS und BAF abgestimmten Grobplanung der Flugrouten detailliert ermitteln und beschreiben sowie „darüber hinaus“ die Entscheidung vorbereiten, ob sich die Zulassung des Vorhabens nur rechtfertigen lässt, wenn bestimmte Gebiete von erheblichen Beeinträchtigungen durch Fluglärm verschont bleiben.

Damit berufen sich die Klägerinnen jedoch allein auf die als Teil der UVP zu erstellende Lärmprognose, denn sie machen auch unter diesem Teilaspekt nur geltend, dass in dem Planfeststellungsbeschluss eine Entscheidung darüber hätte getroffen werden müssen, bestimmte Gebiete von Überflügen und dem damit verbundenen Fluglärm freizuhalten, um zu einem abgewogenen Lärmschutzkonzept gelangen zu können.

Wie oben schon dargestellt wurde, ist nach der vom Bundesverwaltungsgericht bestätigten Feststellung in den Musterverfahrens-Urteilen des Hessischen Verwaltungsgeschichtshofes die Fluglärmbelastung in dem gebotenen Umfang ordnungsgemäß ermittelt und bewertet (Hess. VGH, Urteil vom 21. August 2009 - 11 C 227/08.T -, juris Rn. 620 ff., 637; BVerwG, Urteil vom 4. April 2012, 4 C 8.09 u.a. -, juris Rn. 198) und damit auch über diesen Teil der UVP entschieden worden (oben unter IV.2.1 - IV.2.2).

---

Es ist deshalb unerheblich, ob die Klägerinnen im Hinblick auf die von ihnen angeführte Entscheidung des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaften vom 7. November 2013 in der Rechtssache Altrip (C-72/12) nunmehr auch die Fehlerhaftigkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung rügen können, weil bei einer Art. 10a der Richtlinie 85/337 Rechnung tragenden Auslegung des § 4 Abs. 1 Satz 1 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz (UmwRG) nicht nur das Unterbleiben einer UVP von ihnen geltend gemacht werden kann. Im Übrigen fehlt es auch unter Berücksichtigung ihres Vorbringens an Anhaltspunkten dafür, dass in den Musterverfahren, in denen die durchgeführte UVP als rechtsfehlerfrei bewertet worden war (s. Urteile vom 21. August 2009 - Hess. VGH 11 C 318/08.T -, juris Rn. 84 ff. [zum Gebiets- und Artenschutz], Hess. VGH 11 C 227/08.T

u.a. -, juris Rn. 620 ff.), entscheidungserhebliche Aspekte außer Acht gelassen worden waren.

Etwas Anderes folgt auch nicht aus der von den Klägerinnen herangezogenen späteren Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 19. Dezember 2013 - BVerwG 4 C 14.12 -, juris Rn. 12). Ihre Forderung nach einer Ermittlung der Fluglärmbelastung durch alle potentiellen Flugrouten zeigt auch insoweit, als sie auf die UVP gestützt wird, weder einen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt noch Besonderheiten ihres Nachverfahrens auf. Ungeachtet der Frage, ob neuere Entwicklungen in der Rechtsprechung auf den im Jahr 2007 erlassenen Planfeststellungsbeschluss überhaupt anwendbar sind, lassen sich aus der von den Klägerinnen angeführten Entscheidung auch keine derartigen Anforderungen herleiten. Das Bundesverwaltungsgericht hat darin vielmehr in Übereinstimmung mit den bisherigen Anforderungen an die Abwägung der Lärmschutzbelange (BVerwG 4 A 5000.10 u.a., juris Rn. 50 f.) ausgeführt, die UVP müsse sich zwar räumlich auf den gesamten Einwirkungsbe- reich des Flughafens erstrecken, in dem abwägungserhebliche Auswirkungen des Vorhabens möglich seien, einer detaillierten Ermittlung, Beschreibung und Bewertung müssten in der Regel, nämlich dann, wenn sie Art und Ausmaß der zu erwartenden Be- troffenheiten in der für die Abwägung relevanten Größenordnung realistisch abbildeten, aber nur die Auswirkungen der prognostizierten Flugverfahren unterzogen werden. An die Lärmermittlung im Rahmen der UVP werden demnach dieselben Maßstäbe ange- legt wie an die Abwägung der Lärmbetroffenheiten, für die nach wie vor regelmäßig die Betrachtung der Grobplanung ausreicht. Wie oben zu den Anforderungen an die Ermitt- lungstiefe und Abwägungsdichte schon dargestellt (unter IV.2.1.1 - IV.2.1.3), ergeben sich auch in diesem Zusammenhang keine Besonderheiten ihres Nachverfahrens, die an einer Übertragung der in den Musterverfahren getroffenen Entscheidung auf das Nachverfahren der Klägerinnen hindern.

Entgegen der Ansicht der Klägerinnen folgt auch daraus nichts Anderes, dass in der zitierten Entscheidung weiter ausgeführt wird, es sei darüber hinaus notwendig, regel- mäßig aber auch ausreichend, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung die im Rahmen der Abwägung zu treffende Entscheidung vorbereite, ob sich die Zulassung des Vorha- bens nur rechtfertigen lasse, wenn bestimmte Gebiete von erheblichen Beeinträchti- gungen durch Fluglärm verschont blieben (BVerwG, Urteil vom 19. Dezember 2013 - BVerwG 4 C 14.12 -, juris Rn. 12; ebenso BVerwG, Urteil vom 31. Juli 2012 - BVerwG 4

A 7001.11 u.a. -, juris Rn. 44). Denn danach soll lediglich im Rahmen der - unterschiedlich intensiven (vgl. BVerwG 4 A 7001.11 u.a., juris Rn. 44) - Untersuchung des Einwirkungsbereichs des Flughafens das Augenmerk auch darauf gerichtet werden, ob sich in irgendeinem Bereich Lärmkonflikte zeigen, denen wirksam nur dadurch begegnet werden kann, dass im Planfeststellungsbeschluss die besondere Schutzbedürftigkeit dieser Zone festgestellt wird. Dies entspricht der bisherigen höchstrichterlichen Rechtsprechung, wonach die UVP alle Daten, die für die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umweltbelange relevant sind, zu erheben und für die Abwägung gebündelt im Sinne einer wertenden Gesamtschau aufzubereiten hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. November 2004 - BVerwG 4 CN 11.03 -, juris Rn. 23; bestätigend BVerwG, Urteil vom 19. Dezember 2013 - 4 C 14.12 -, juris Rn. 18), in detaillierter Form aber nur auf der Basis des prognostizierten Flugbetriebssystems. Dass die so ermittelten UVP-Daten keine fundierte Entscheidung darüber ermöglicht haben, ob besonders schutzbedürftige Gebiete von Überflügen auszunehmen seien, haben die Klägerinnen nicht dargelegt. Auch insoweit kann deshalb auf die diesbezüglichen Ausführungen unter IV.2.2 Bezug genommen werden, da in den Musterverfahren abschließend und erschöpfend auf der Grundlage zahlreicher Nachweispunkte rings um den Flughafen Frankfurt Main im Bereich der zu erwartenden Lärmkonturen über die insoweit in Bezug genommene Lärmermittlung und -bewertung Feststellungen getroffen worden sind.

3. Auch in Bezug auf die Alternativenprüfung haben die Klägerinnen weder einen ungeklärt gebliebenen Sachverhalt noch rechtliche oder tatsächliche Besonderheiten ihres Verfahrens aufgezeigt, die an einer Übertragung der in den Musterverfahren getroffenen Entscheidung auf ihr Nachverfahren hindern. Sie tragen dazu vor, eine Einbeziehung anderer möglicher Flugrouten in die Ermittlung der Lärmauswirkungen hätte maßgeblichen Einfluss auf die Prüfung der Alternativen im Blick auf die Bahnkonfiguration gehabt.

Auch über die Alternativenprüfung ist in den Musterverfahren abschließend und erschöpfend entschieden und dazu festgestellt worden, dass sie Planungsfehler nicht erkennen lasse (Hess. VGH, Urteil vom 21. August 2009 - 11 C 227/08.T -, juris Rn. 461, 522 ff., 564 ff.). Der 11. Senat hat dazu auf der Basis des von der Planfeststellungsbehörde zugrunde gelegten Flugbetriebssystems festgestellt, dass die Planfeststellungsbehörde in einer Detailprüfung die verbliebenen Varianten einer Landebahn Nordwest, Landebahn Nordost und Start- und Landebahn Süd unter Auswirkungskriterien unter-

sucht und zur Variante einer Start- und Landebahn Süd festgestellt hat, dass diese die Kapazitätsvorgaben schon deutlich verfehlt, ihr aber auch unter Auswirkungsgesichtspunkten kein eindeutiger Vorzug zukommt und die ausführliche Prüfung auch unter dem Gesichtspunkt der Fluglärmwirkungen in jeder Hinsicht überzeugend ist (Hess. VGH, a. a. O., Rn. 565 ff.). Des Weiteren wurde festgestellt, dass die Nordwestvariante gegenüber der Nordostvariante insbesondere unter dem Aspekt des Lärmschutzes so erhebliche Vorteile aufweist, dass ein Abwägungsfehler auszuschließen ist (Hess. VGH, a. a. O., Rn. 567); dabei ist eine Differenz von rund 69.000 Lärmbetroffenen beim Vergleich beider Landebahnvarianten zugrunde gelegt worden.

Die Klägerinnen haben nicht aufzeigen können, dass ein alternatives Flugbetriebssystem dazu geführt hätte, einer anderen als der Nordwestvariante den Vorzug zu geben. Ihr Einwand offenbart infolgedessen keinen neuen Aspekt, der Zweifel an der Übertragbarkeit des Ergebnisses der Musterverfahren wecken könnte, weil er dort noch nicht berücksichtigt worden und deshalb von der damaligen Entscheidung nicht umfasst war.

4. Schlussendlich lässt auch das Vorbringen der Klägerinnen zu den durch den Planergänzungsbeschluss vom 29. Mai 2012 modifizierten Flugbetriebsregelungen für die Nachtrandstunden weder einen ungeklärt gebliebenen Sachverhalt noch rechtliche oder tatsächliche Besonderheiten ihres Verfahrens erkennen, die eine mündliche Verhandlung erfordern würden. Vielmehr kann auch hinsichtlich des Begehrens der Klägerinnen betreffend die Nachtrandstunden im Beschlusswege gemäß § 93a Abs. 2 VwGO entschieden werden. Die Entscheidung über das Lärmschutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses in den Musterverfahren ist auch insoweit auf das Nachverfahren der Klägerinnen übertragbar.

Das Bundesverwaltungsgericht hat das Musterverfahrensurteil des 11. Senats nur insoweit abgeändert, als der für die Mediationsnacht zugelassene Teil des Gesamtkontingents an nächtlichen Flugbewegungen (17 von durchschnittlich 150 Flügen pro Nacht) auch als Teil des Verkehrs in den Nachtrandstunden nicht abgewogen und deshalb rechtsfehlerhaft ist (BVerwG, Urteil vom 4. April 2012 - 4 C 8.09 -, juris Rn. 346 f.). Das Bundesverwaltungsgericht sah hingegen keine greifbaren Anhaltspunkte dafür, dass der verbleibende Teil des Gesamtkontingents je Nacht von 133 planmäßigen Flügen in den Nachtrandstunden als Durchschnittswert eines Kalenderjahres nicht ordnungsgemäß abgewogen wäre (BVerwG, a. a. O., Rn. 353 ff.). In seine Erwägungen

bezog es ein, dass ein Lärmschutzkonzept, das eine weitgehende Lärmpause in der Nachtkernzeit vorsieht, es rechtfertigen kann, die Lärmschutzbelange der Anwohner in den Randstunden der Nacht weitgehend hinter den Verkehrsinteressen zurücktreten zu lassen. Gleichwohl bleibt demzufolge die Verhältnismäßigkeit des Flugbetriebs im Hinblick darauf, dass nach § 29b Abs. 1 Satz 2 Luftverkehrsgesetz - LuftVG - auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen ist, nur dann gewahrt, wenn das Konzept eines zum Kern der Nacht hin abschwellenden und danach wieder ansteigenden Flugverkehrs auch in diesem Zeitsegment durchgehalten und der Flugbetrieb zur Vermeidung tagähnlicher Belastungsspitzen durch geeignete Vorkehrungen effektiv und konkret begrenzt wird (BVerwG, Urteil vom 4. April 2012 - 4 C 8.09 -, juris Rn. 372). Unter Anlegung dieses Maßstabs bestand für das Bundesverwaltungsgericht keine Veranlassung zu einer Korrektur des streitgegenständlichen Kontingents, und zwar weder hinsichtlich seiner Größe noch hinsichtlich des im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Bezugszeitraums für den Durchschnittswert (BVerwG, a. a. O., Rn. 352 ff.). Selbst unter Berücksichtigung des Umstands, dass die Luftverkehrsnachfrage in den beiden Nachtrandstunden unterschiedlich ausfällt, erschien es dem Bundesverwaltungsgericht auch unter Zugrundelegung des Kalenderjahres als Bezugszeitraum gewährleistet, dass in den Nachtrandstunden nicht oder jedenfalls nicht über einen angesichts der Gewichtungsvorgabe des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG nicht hinnehmbaren längeren Zeitraum Spitzenbelastungen erreicht werden, die an die technische Kapazitätsgrenze heranreichen und „die Nacht zum Tage machen“ (BVerwG, a. a. O., Rn. 372 f.). Die mit dem Begehren der Klägerinnen identischen Anträge der Musterverfahrensklägerin Stadt Rüsselsheim, das Verbot planmäßiger Flüge in der Mediationsnacht auf die Nachtrandstunden auszudehnen, bzw. das für diese Zeit zulässige Bewegungskontingent auf max. 100 Flüge pro Nacht bzw. auf max. 150 Flüge pro Nacht im Durchschnitt der verkehrsreichsten sechs Monate zu reduzieren, blieben deshalb erfolglos.

Wenn die Klägerinnen also im Nachverfahren vortragen, es sei trotz des höchstrichterlichen Musterurteils noch zu klären, ob die Annahme der Planfeststellungsbehörde einer rechnerisch gleichmäßigen Verteilung der nächtlichen Flugbewegungen auf die beiden Nachtrandstunden auch als prognostische Annahme zutreffend sei, weil nur dann mit dem planfestgestellten Betriebsreglement der nächtliche Flugverkehr effektiv und konkret begrenzt werde, stellt sich dieses Vorbringen als hier unerhebliche Urteilskritik dar.

Es ist nicht Sinn und Zweck des Verfahrens nach § 93a Abs. 2 VwGO, die in einem Musterverfahren getroffene Entscheidung erneut und umfassend auf den richterlichen Prüfstand zu stellen und einer nachträglichen richterlichen Selbstkontrolle zu unterziehen (BVerwG, Beschluss vom 20. September 2007 - 4 A 1008/07 -, juris Rn. 14).

Fehl geht daher auch die Auffassung der Klägerinnen, da das Bundesverwaltungsgericht die im Wesentlichen gleichmäßige Verteilung der jahresdurchschnittlich 133 Flugbewegungen pro Nacht als wichtiges Instrument zur Erreichung des rechtlich gebotenen Schutzziels betrachtet habe, sei in ihrem Nachverfahren zu klären, ob sie nicht doch einer Regelung im Planfeststellungsbeschluss bedürfe. Desgleichen ruft die von den Klägerinnen aufgeworfene Frage, wie die vom Bundesverwaltungsgericht berücksichtigte unterschiedliche Luftverkehrsnachfrage die Verteilung der zulässigen Flugbewegungen auf die beiden Nachtrandstunden beeinflusse, keinen Klärungsbedarf hervor.

Das Bundesverwaltungsgericht hat vielmehr zugrunde gelegt, dass bereits die Begrenzung der Nachtflüge auf eine durchschnittliche Anzahl von 133 je Nacht den gesetzlich angestrebten Schutz der Nachtruhe bewirken wird und Slots in den Wintermonaten nicht in größerem Umfang „angespart“ und auf die Sommerflugplanperiode übertragen werden, so dass nicht zu erwarten ist, dass die unterschiedliche Verteilung der zugelassenen Flugbewegungen auf die beiden Nachtrandstunden ein Ausmaß erreichen wird, das zu nicht hinnehmbaren tagähnlichen Spitzenbelastungen führen würde. Dem setzen die Klägerinnen lediglich ihre Befürchtung entgegen, es könne zu einer sehr ungleichmäßigen Verteilung der nächtlichen Flugbewegungen kommen, ohne dies jedoch auf konkrete Anhaltspunkte zu stützen, die nicht schon Gegenstand der Musterverfahrensentscheidung gewesen sind. Sie vermögen damit aber keine Aspekte aufzuzeigen, die das Bundesverwaltungsgericht bei seiner Beurteilung der Lärmbelastung in den Nachtrandstunden noch nicht in Betracht gezogen hatte, wie dies im Rahmen des § 93a Abs. 2 VwGO zur Begründung wesentlicher Besonderheiten ihrer Sache gegenüber den entschiedenen Musterverfahren erforderlich wäre.

Die Klägerinnen übersehen mit ihrer Forderung nach einer weitergehenden Sachverhaltsklärung hinsichtlich der Verteilung der nächtlichen Flugbewegungen überdies, dass das Bundesverwaltungsgericht weitere Schutzvorkehrungen zur Gewährleistung der Nachtruhe in den Nachtrandstunden zum Zeitpunkt seiner Entscheidung zudem deshalb nicht für geboten erachtete, weil sich die Planfeststellungsbehörde in Teil A XI.

5.1.4 des Planfeststellungsbeschlusses die nachträgliche Festsetzung, Änderung oder Ergänzung von Auflagen zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm vorbehalten hat (PFB, S. 144 f.; BVerwG, Urteil vom 4. April 2012 - 4 C 8.09 -, juris Rn. 374). Sollte sich also die Verteilung der Flüge auf die beiden Nachtrandstunden künftig so gestalten, dass das rechtlich gebotene Ab- und Anschwellen der Lärmbelastung beim Übergang zwischen Tages- und Nachtflugbetrieb nicht länger sichergestellt ist, wäre demnach der Planfeststellungsbeschluss entsprechend zu ergänzen. Die von den Klägerinnen geltend gemachten Unwägbarkeiten des Nachtflugbetriebs in der Zukunft sind folglich für die Entscheidung über ihre Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss in der Fassung vom 29. Mai 2012 rechtlich unerheblich und auch deswegen in ihrem Nachverfahren nicht weiter aufzuklären.

Einen sich bereits abzeichnenden Grund dafür, eine weitergehende Reglementierung des Flugbetriebs in den Nachtrandstunden in Erwägung zu ziehen, vermochte das Bundesverwaltungsgericht zum Zeitpunkt seiner Entscheidung in den Musterverfahren nur in der Fallkonstellation zu erkennen, dass die Planfeststellungsbehörde sich in Umsetzung seines Bescheidungsurteils dazu entschließen sollte, das Bewegungskontingent in den Nachtrandstunden auf durchschnittlich mehr als 133 planmäßige Flüge zu erhöhen (BVerwG, a. a. O., Rn. 352 ff.). Dies ist aber nicht geschehen; vielmehr hat die Planfeststellungsbehörde mit ihrer Planergänzung vom 29. Mai 2012 den in den Musterverfahren geäußerten rechtlichen Bedenken des Revisionsgerichts vollumfänglich durch die Begrenzung des Flugbetriebs in der Zeit von 22:00 bis 23:00 Uhr und von 5:00 bis 6:00 Uhr auf insgesamt 133 Flugbewegungen durchschnittlich pro Nacht Rechnung getragen, wobei der Durchschnittswert jeweils bezogen auf das Kalenderjahr nicht überschritten werden darf. Einer Übertragung des Ergebnisses der Musterverfahren auf das Nachverfahren der Klägerinnen steht infolgedessen auch die Entscheidung des Beklagten vom 29. Mai 2012 nicht entgegen.

## V. Nebenentscheidungen

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 155 Abs. 1 Satz 1, 161 Abs. 2, 154 Abs. 3, 162 Abs. 3, 159 Satz 1 VwGO, § 100 Abs. 1 ZPO.

Vorliegend berücksichtigt das Gericht einerseits, dass die Klägerinnen im Umfang des für erledigt erklärten Verfahrensteils ohne die vom Beklagten später vorgenommene Planänderung, die zum Wegfall von 17 der zugelassenen Nachtflüge führte, obsiegt hätten, andererseits aber den Klagen im Übrigen der Erfolg versagt bleibt. Im Hinblick auf das sich daraus ergebende Verhältnis des Obsiegens und Unterliegens der Beteiligten erscheint es dem Senat sachgerecht, die Verfahrenskosten in der tenorierten Weise 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.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus § 167 VwGO in Verbindung mit §§ 708 Nr. 11, 711 ZPO.

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.

Der Streitwert ist in Anwendung der §§ 39 Abs. 1, 52 Abs. 1 GKG auf 180.000,00 € festzusetzen.

---

## **VI. 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**

einzulegen. 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).

Hinsichtlich der Streitwertfestsetzung ist der Beschluss unanfechtbar (§§ 68 Abs. 1 Satz 5, 66 Abs. 3 S. 3 GKG).

Thürmer

Heuser

Bohn

Dr. Dieterich

Roth