

Fristsache

Hessischer Verwaltungsgerichtshof  
9. Senat



Hessischer Verwaltungsgerichtshof  
Brüder Grimm-Platz 1 ☒ 34117 Kassel  
Aktenzeichen (Bitte stets angeben) 9 C 1497/12.T

Rechtsanwälte  
Seufert und Kollegen  
Residenzstraße 12  
80333 München

Dienststellen-Nr. 0228  
Ihr Zeichen 10056-15/49  
Durchwahl (0561) 1007 - 299  
Datum 12.07.2017

GEGEN EB

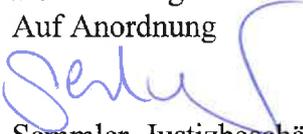
Sehr geehrte Damen und Herren,  
in dem Verwaltungsstreitverfahren

**Landeshauptstadt Mainz ./ Land Hessen**

erhalten Sie eine Ausfertigung des Schluss-Beschlusses vom 11.07.2017.

Es wird um Rücksendung des beigegeführten Empfangsbekennnisses gebeten.

Hochachtungsvoll  
Auf Anordnung

  
Semmler, Justizbeschäftigte



100 24-15 HS

Maschinell erstellt, ohne Unterschrift gültig.

**Hinweis:**

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





## HESSISCHER VERWALTUNGSGERICHTSHOF SCHLUSS-BESCHLUSS

In dem Verwaltungsstreitverfahren

der Landeshauptstadt Mainz, vertreten durch den Oberbürgermeister,  
Am Rathaus 1, 55116 Mainz,

Klägerin,

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

gegen

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

Beklagter,

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

beigeladen:

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

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

wegen Luftverkehrsrechts

hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof - 9. Senat - durch

Vorsitzende Richterin am Hess. VGH Thürmer,  
Richter am Hess. VGH Heuser,  
Richterin am Hess. VGH Bohn,  
Richter am Hess. VGH Schmidt,  
Richter am Hess. VGH Kohde

am 11. Juli 2017 beschlossen:

1. Das Verfahren wird eingestellt, soweit beantragt wurde, den Beklagten unter Aufhebung der entgegenstehenden Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18. Dezember 2007 zu verpflichten,
  - die Regelung in Teil A.II.4 des Planfeststellungsbeschlusses dahingehend zu ändern, dass nach der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest auf dem gesamten Start- und Landebahnsystem des Flughafens Frankfurt am Main an allen Wochentagen in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr keine Luffahrzeuge starten oder landen dürfen (Antrag Ziffer 1.),
  - hilfsweise dazu,  
den Beklagten zu verpflichten, über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden (Antrag Ziffer 3.),
  - hilfsweise zu 1. und 3.,  
den Beklagten zu verpflichten, über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu entscheiden (Antrag Ziffer 4.),  
soweit diese Anträge sich auf die Nachtzeit von 23:00 Uhr bis 05:00 Uhr beziehen.
2. Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.
3. Von den Gerichtskosten und den außergerichtlichen Kosten des Beklagten und der Beigeladenen hat die Klägerin 6/8 zu tragen. Der Beklagte und die Beigeladene haben jeweils 1/8 der Gerichtskosten und der außergerichtlichen Kosten der Klägerin zu tragen. Im Übrigen werden außergerichtliche Kosten nicht erstattet.
4. Der Beschluss ist hinsichtlich der Kosten 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.
5. Die Revision wird nicht zugelassen.
6. Der Streitwert für das Verfahren wird endgültig auf 60.000,-- € festgesetzt.

## A.

Die Klägerin wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluss des Beklagten vom 18. Dezember 2007 zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main. Ihr Stadtgebiet mit den betroffenen Grundstücken und kommunalen Einrichtungen liegt westlich der im Zuge des Ausbaus mittlerweile in einem Teil des Kelsterbacher Waldes errichteten und am 21. Oktober 2011 in Betrieb genommenen Landebahn Nordwest des Flughafens Frankfurt Main.

Das zugelassene Vorhaben umfasst neben der Errichtung der Landebahn Nordwest den mittlerweile begonnenen Bau eines dritten Terminals auf dem südöstlichen Flughafengelände, ein neu strukturiertes Fracht- und Wartungszentrum im Süden des Flughafens und den Ausbau der umliegenden öffentlichen Straßen. Für das Vorhaben wurde der Prognosehorizont 2020 mit einer Erwartung von 88,6 Mio. Passagieren und 4,6 Mio. t Luftfracht bei 701.000 Flugbewegungen im Jahr zugrunde gelegt. Die Flugbetriebsregelung sah ursprünglich eine Kontingentierung von 150 Flugbewegungen je Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) vor, von denen 17 planmäßige Bewegungen auf die Zeit von 23:00 bis 05:00 Uhr (sog. Mediationsnacht) entfallen durften.

Über den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 wurden elf Verwaltungsstreitverfahren als Musterverfahren vorab durchgeführt; die weiteren Verfahren waren bis zum rechtskräftigen Abschluss der Musterverfahren ausgesetzt worden, darunter auch das Verfahren der Klägerin (mit Beschluss vom 27. Januar 2009, Bl. V/01036 f. der Gerichtsakte - GA -).

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.) den Beklagten, über die Zulassung planmäßiger Flüge in der Zeit von 23:00 bis 05:00 Uhr (bisher: 17 Nachtflüge) sowie über den Bezugszeitraum für die Zulassung von durchschnittlich 150 planmäßigen Flügen je Nacht in dem Planfeststellungsbeschluss unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden. Soweit der Planfeststellungsbeschluss diesen Verpflichtungen entgegenstand, wurde er aufgehoben. Im Übrigen wurden die Klagen abgewiesen.

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

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

Im Übrigen wurden die Klagen abgewiesen.

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.“

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

Nachdem schließlich das Bundesverwaltungsgericht mit Beschluss vom 16. Januar 2013 (BVerwG 4 B 15.10 - Hess. VGH 11 C 305/08.T) im - nach Rücknahme der Klage einer Fluggesellschaft (im Verfahren 11 C 349/08.T) - letzten noch anhängigen Musterverfahren die Nichtzulassungsbeschwerde eines im Umfeld des Flughafens gelegenen Störfallbetriebs wie schon zuvor das Rechtsmittel eines Umweltschutzverbandes (BVerwG 4 B 77.09 - Hess. VGH 11 C 318/08.T) zurückgewiesen hatte, hat der Senat auch das ausgesetzte Verfahren der hiesigen Klägerin fortgesetzt und dabei darauf hin-

gewiesen, dass gegebenenfalls gemäß § 93a VwGO verfahren werde (Bl. VI/01133 ff. der Gerichtsakte - GA -).

Die Klägerin hat ihre am 8. Februar 2008 erhobene Klage zunächst auf zahlreiche, im Einzelnen bezeichnete Verfahrensfehler, Abwägungsmängel, fehlende Planrechtfertigung, mangelhafte Alternativenplanung, unbewältigt gebliebene Lärmkonflikte, fehlerhafte Prognosen hinsichtlich Immissionen, Lärm und Sicherheit, naturschutzrechtliche Mängel, Verstöße gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände, Verletzung der kommunalen Planungshoheit durch Bauverbote und Siedlungsbeschränkungen sowie die Notwendigkeit passiven Schallschutzes gestützt.

Mit Schriftsatz vom 18. Juli 2012 (Bl. VI/01096 GA) hat die Klägerin den Bescheid des Beklagten vom 29. Mai 2012 über die Änderung der Flugbetriebsbeschränkungen ausdrücklich in ihre Klage einbezogen und diese mit Schriftsatz vom 29. April 2013 (Bl. VI/01137 GA) insoweit für erledigt erklärt, als die Regelung in Teil A II. 4.1.2 des angegriffenen Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 durch den Bescheid des Beklagten vom 29. Mai 2012 „Änderung der Flugbetriebsbeschränkungen des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007 zur Anpassung an das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 4. April 2012 (BVerwG 4 C 8.09 u.a.)“ aufgehoben worden ist. Der Teilerledigungserklärung haben der Beklagte mit Schriftsatz vom 18. März 2014 (Bl. IX/01714 GA) und die Beigeladene mit Schriftsatz vom 29. August 2013 (Bl. VIII/01432 GA) zugestimmt.

Mit ihren Schriftsätzen vom 11. Juni 2013 (Bl. VII/01382 GA) und vom 26. Juni 2014 (Bl. X/01819 GA) hat die Klägerin auch die mit den Planergänzungsbeschlüssen vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014 verfügten Ergänzungen der unter A XI 2.3 des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 getroffenen Nebenbestimmungen zu Wirbelschleppen ausdrücklich in ihre Klage einbezogen.

Zur ergänzenden Begründung ihrer Klage und ihres auf Durchführung der mündlichen Verhandlung gerichteten Antrages hat die Klägerin vorgebracht, ihr auf ein Nachtflugverbot für die Zeit zwischen 22:00 und 06:00 Uhr gerichtetes Begehren sei mit der Planklarstellung vom 29. Mai 2012 nicht vollständig erledigt, es bestehe vielmehr weiterhin die Notwendigkeit zusätzlicher Anordnungen. Das Zwischenverfahren nach § 93a Abs. 2 Satz 1 VwGO, in dem der Senat in geheimer Abstimmung darüber entscheide, ob eine mündliche Verhandlung durchzuführen ist, sei kein Verfahren, in dem schwierige Rechtsfragen oder Sachverhaltsfragen geklärt werden könnten oder dürften. Im Übrigen würden neue, in den Musterverfahren noch nicht angesprochene Rechts- und

Tatsachenfragen aufgeworfen, der Sachverhalt sei zum Teil ungeklärt und es bestünden Zweifel an den dort gefundenen Ergebnissen.

Die Klägerin hat sich dazu auf ein aus dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main vom 23. März 1971 folgendes Planungshindernis berufen, ferner auf die grundlegende Verkennung der gravierenden Auswirkungen des vorhabenbedingten Fluglärms sowie darauf, dass entscheidungserhebliche Tatsachen nicht ermittelt worden seien, insbesondere sei der aktuelle Stand der lärmmedizinischen Forschung zugrunde zu legen. Die Entscheidungen in den Musterverfahren seien auf ihr Verfahren deshalb nicht übertragbar.

Außerdem hat sie erhebliche Abwägungsmängel infolge eines fehlerhaften Flugbetriebssystems geltend gemacht und sich darauf berufen, dass die Prognose der Auswirkungen von Wirbelschleppen auf ihr Gebiet an erheblichen Mängeln des dazu eingeholten Gutachtens der GfL - Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH - und Dziomba Aeronautical Consulting (Gutachten G 1 vom 16.11.2006) leide, da dieses von einem grundlegend falschen Sachverhalt ausgehe und dies die Ausgewogenheit der Gesamtplanung berühre.

Gleiches gelte für die Sicherheitsrisikoprognose, da der Forschungsreaktor in Mainz-Bretzenheim übersehen sowie die Vogelschlaggefahr völlig unterschätzt worden seien. Zudem folge aus dem Urteil des EuGH vom 07. November 2013 (Rs. C-72/12 — Altrip) eine neue Anspruchsgrundlage für den von ihr verfolgten Planaufhebungsanspruch nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz (UmwRG), die Fehler in der Umweltverträglichkeitsprüfung - UVP - seien gänzlich unterschätzt und auch nicht behoben worden. Außerdem sei die europarechtliche Frage, inwieweit Wertminderungen von Grundstücken, die unmittelbar auf Umweltauswirkungen eines Vorhabens zurückgehen, im Rahmen einer UVP zu berücksichtigen seien, in den Musterverfahren nicht behandelt worden.

In der langen Zeit seit Abschluss der Sachverhaltsermittlung in der Tatsacheninstanz der Musterverfahren seien rechtlich erhebliche Mängel von Prognosen mit zentraler Bedeutung für die Planfeststellung der Landebahn Nordwest und dadurch verursachte Abwägungsmängel offen zu Tage getreten. Die prognostizierte Nachfrage sei ausgeblieben, die vom Beklagten zwischenzeitlich zur Qualitätssicherung der neu vorgelegten Gutachten der Beigeladenen über die Bedarfsprognose für das Terminal 3 weiter eingeholten Gutachten bestätigten dies; die Prognosegutachten des Planfeststellungsver-

fahrens seien damit erschüttert. Dies stelle einen neuen Sachverhalt dar, der so nicht Gegenstand der tatrichterlichen Würdigung in den Musterverfahren gewesen sei.

Die Klägerin hat sinngemäß beantragt,

- I. (Schriftsätze vom 19. März 2008, Bl. I/024 ff. GA; vom 19. März 2015, Bl. XIII/02427 GA)

### 1. Aufhebung

- 1.1. den Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main vom 18.12.2007 (Az. PF-66p-V-) aufzuheben,
- 1.2. hilfsweise :  
festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf.

### 2. Hilfsweise zu 1.:

Anordnung von Maßnahmen des aktiven Schallschutzes

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

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

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

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

##### 2.1.2. Hilfsweise zu 2.1.1.:

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

Der Planfeststellungsbeschluss wird aufgehoben, soweit er der Ergänzung entgegensteht.

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

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

- 2.2.1. in den weiteren nicht zu den Schlafräumen gehörenden, jedoch zum Wohnen geeigneten Räumen der klägerischen Wohnimmobilien und damit in sämtlichen weiteren Räumen mit Ausnahme der Kellerräume, des Treppenhauses, der Garage sowie aller nur dem gelegentlichen, vorübergehenden Aufenthalt von Menschen dienenden Räumen bei gekipptem Fenster keine höheren Einzelpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagstunden (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekipptem Fenster den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 35 dB(A) nicht überschreitet,
- 2.2.2. in den zur Betreuung der Kinder bestimmten Räumen der klägerischen Kinderbetreuungseinrichtungen bei gekipptem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die typische Betriebszeit (07:00 bis 17:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 32 dB(A) bei gekipptem Fenster nicht überschreitet,
- 2.2.3. in den Unterrichts- und Prüfungsräumen der Schulen der Klägerin bei gekipptem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 35 dB(A) bei gekipptem Fenster nicht überschreitet,
- 2.2.4. auf den dem Unterricht und dem Spiel gewidmeten Freiflächen der klägerischen Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen keine höheren Einzelschallpegel als 70 dB(A) auftreten und der für die sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 57 dB(A) nicht überschreitet,
- 2.2.5. in den Sitzungssälen, Trauzimmern und anderen Amtsräumen der Klägerin bei gekipptem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagzeit (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekipptem Fenster den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschreitet,
- 2.2.6. in denjenigen Räumen und Sälen der Bürgerhäuser, Fest- und Kongresshallen der Klägerin, die bestimmungsgemäß lärmsensibler Nutzung (etwa: Theateraufführung, Dichterlesung) dienen, bei gekipptem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagzeit (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekipptem Fenster den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschreitet.
- 2.2.7. in den Räumen der Trauerhallen der Klägerin, die der Versammlung der Trauernden oder dem Gebet gewidmet sind, bei gekipptem Fenster keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagzeit (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekipptem Fenster den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschreitet.
- 2.2.8. in den Außenwohnbereichen der klägerischen Wohnimmobilien sowie in den öffentlichen Gärten und Parks, den Spielplätzen und den übrigen der Erholung gewidmeten Freigeländen der Klägerin der für die Tagzeit (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte vorha-

bedingte Lärm den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 57 dB(A) nicht überschreitet.

Der Planfeststellungsbeschluss wird aufgehoben, soweit er der Ergänzung entgegensteht.

2.3. Hilfsweise zu 2.1.1. bis 2.2.8.:

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

3. Hilfsweise zu 2.:

Anordnung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes und von Entschädigung für Außenbereichsbeeinträchtigungen

- 3.1. Der Planfeststellungsbeschluss wird um Schutzanordnungen ergänzt, die der Klägerin einen Anspruch auf Erstattung der Aufwendungen für dem Stand der Technik entsprechende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes gewähren. Die Maßnahmen des baulichen Schallschutzes müssen sicherstellen, dass
  - 3.1.1. in denjenigen Räumen der klägerischen Wohnimmobilien, die in nicht nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen benutzt werden, ein für die Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelter energieäquivalenter Dauerschallpegel von 35 dB(A) nicht überschritten wird und durch die von dem planfestgestellten Vorhaben ausgehenden Maximalpegel weniger als eine zusätzliche Aufwachreaktion pro Nacht verursacht wird. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster von Schlafräumen geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Vorhabensträgerin eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen.
  - 3.1.2. in den übrigen zum Wohnen geeigneten Räumen der klägerischen Wohnimmobilien und damit in sämtlichen weiteren Räumen mit Ausnahme der Kellerräume, des Treppenhauses, der Garage sowie aller nur dem gelegentlichen, vorübergehenden Aufenthalt von Menschen dienenden Räumen keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagstunden (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 37 dB(A) nicht überschreitet,
  - 3.1.3. in den zur Betreuung der Kinder bestimmten Räumen der klägerischen Kinderbetreuungseinrichtungen keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Betriebszeit (07:00 bis 17:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall bei gekipptem Fenster den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 32 dB(A) nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu erreichen, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Vorhabensträgerin eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen,
  - 3.1.4. in den Unterrichts- und Prüfungsräumen der Schulen der Klägerin keine höhere Einzelschallpegel als 55 dB(A) und der für die sechs verkehrs-

reichsten Monate ermittelte Störschall den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 35 dB(A) nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Vorhabensträgerin eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen,

- 3.1.5. in den Sitzungssälen, Trauzimmern und anderen Amtsräumen der Klägerin keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagzeit (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschreitet,
- 3.1.6. in denjenigen Räumen und Sälen der Bürgerhäuser, Fest- und Kongresshallen der Klägerin, die bestimmungsgemäß lärmsensibler Nutzung (etwa: Theateraufführung, Dichterlesung) dienen, keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagzeit (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschreitet. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu gewährleisten, dass die Fenster der betreffenden Räume geschlossen gehalten werden, ist auf Antrag der Klägerin auf Kosten der Vorhabensträgerin eine dem Stand der Technik entsprechende Lüftungseinrichtung einzubauen,
- 3.1.7. in den Räumen der Trauerhallen der Klägerin, die der Versammlung der Trauernden oder dem Gebet gewidmet sind, keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten und der für die Tagzeit (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelte Störschall den energieäquivalenten Dauerschallpegel von 40 dB(A) nicht überschreitet.

Der Planfeststellungsbeschluss wird aufgehoben, soweit er der Ergänzung entgegensteht.

- 3.2. Der Planfeststellungsbeschluss wird um die Anordnung ergänzt, dass die Vorhabensträgerin der Klägerin Entschädigung für die Einschränkung der Nutzung der Außenwohnbereiche und der Außenbereiche kommunaler Einrichtungen zu bezahlen hat.

Der Planfeststellungsbeschluss wird aufgehoben, soweit er der Ergänzung entgegensteht.

- 3.3. Hilfsweise zu 3.1. bis 3.2.:

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

4. Hilfsweise zu 2. und 3.1.:

Der Planfeststellungsbeschluss wird um die Anordnung ergänzt, dass die Vorhabensträgerin der Klägerin Entschädigung in Geld für den Fall bezahlt, dass passiver Schallschutz nach den Ziff. 3.1.1 bis 3.1.7 untunlich ist.

5. Hilfsweise zu 1. bis 4.:

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

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

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

Der Beklagte und die Beigeladene haben beantragt,  
die Klage abzuweisen.

Sie haben im Einzelnen ausgeführt, das Klagebegehren weise gegenüber den rechtskräftig entschiedenen Musterverfahren weder wesentliche Besonderheiten tatsächlicher oder rechtlicher Art auf, noch stelle sich der Sachverhalt als nicht geklärt dar.

Der Senat hat mit Teil-Beschluss (§§ 93a, 110 VwGO) vom 6. Oktober 2015 über die Anträge der Klägerin

- den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 aufzuheben und festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig ist und nicht vollzogen werden darf (Anträge zu Ziffer I.1.),
- den Planfeststellungsbeschluss durch Betriebsbeschränkungen am Tag zu ergänzen (Hilfsantrag zu Ziffer I.2.2.),
- den Beklagten zur Entscheidung über Maßnahmen des aktiven Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu verpflichten (Hilfsantrag zu Ziffer I.2.3.), soweit dieser auf die für den Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) geltend gemachten Anträge auf Flugbetriebsbeschränkungen gerichtet ist (Anträge zu Ziffer I. 2.2.),
- den Beklagten zur Anordnung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes und von Entschädigungen für Außenbereichsbeeinträchtigungen bzw. im Fall, dass passiver Schallschutz untunlich ist, zu verpflichten (Hilfsanträge zu Ziffer I.3. und I.4.),
- den Beklagten zur Entscheidung über die Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu verpflichten

(Hilfsantrag zu Ziffer I.5., soweit sich dieser auf den Planaufhebungsantrag, den hilfsweise gestellten Feststellungsantrag (Anträge Ziffer I.1.) und die Hilfsanträge betreffend Betriebsbeschränkungen für den Tag oder passiven Schallschutz bezieht (Anträge und Hilfsanträge zu I.2.2., I.3. und I.4.),

- sowie über den mit Schriftsatz der Klägerin vom 9. März 2015 hilfsweise zum Planaufhebungsantrag (Ziffer I.1.) gestellten Antrag, den Beklagten zur Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 um eine Nebenbestimmung des Inhalts zu verpflichten, dass die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Befreiung des Gebiets der Landeshauptstadt Mainz von dem Lärm abfliegender Flugzeuge zu den tragenden Erwägungen des Planfeststellungsbeschlusses gehört (Ziffer II.),

entschieden und die Klage insoweit abgewiesen; dieser Teil-Beschluss ist nach Zurückweisung der Nichtzulassungsbeschwerde mit Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. Mai 2017 (BVerwG 4 B 57.15) rechtskräftig.

Zur Begründung der nach ihrer Teilerledigungserklärung und dem Teil-Beschluss des Senats vom 6. Oktober 2015 noch anhängigen Klage beruft sich die Klägerin weiterhin darauf, dass die Entscheidung des Beklagten vom 29. Mai 2012 über die Festsetzung eines Bewegungskontingents von 133 Flugbewegungen in den Nachtrandstunden in Teil A. II. 4.1. Sätze 1 und 2 des Planfeststellungsbeschlusses von 2007 an einem Abwägungsausfall leide, sie sei außerdem formell rechtswidrig und deshalb aufzuheben. Es fehle an einer neuen Entscheidung unter Beachtung der Rechtsauffassung des Bundesverwaltungsgerichts insbesondere in Bezug auf das erforderliche Ab- und Anschwellen des Fluglärms in den Nachtrandstunden gemäß dessen Entscheidung vom 4. April 2012 (BVerwG 4 C 8/09 u.a.). Dies beeinträchtige auch die Rechte der Klägerin, da eine ordnungsgemäße Nachermittlung und Abwägung der ermittelten Belange die Zulassung von insgesamt weniger Flügen ergeben hätte.

Zwar sei der Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 schon aufgrund der Gestaltungswirkung des Revisionsurteils des Bundesverwaltungsgerichts in den Musterverfahren geändert worden, dadurch sei die von der Klägerin angegriffene Nachtflugregelung aber nicht Gegenstand der Musterverfahren gewesen, sondern es handele sich dabei lediglich um eine Folge dieser Entscheidung, über die noch mündlich verhandelt werden müsse.

Die Flugbetriebsbeschränkungen für die Nachtzeit seien nach wie vor unzureichend. Wesentliche Besonderheiten ihres Verfahrens ergeben sich nach Ansicht der Klägerin zudem daraus, dass das geltende Betriebsregime zur regelmäßigen Belastung der Randstunden der Nacht mit massivem Fluglärm führe, die von Fluglärm ungestörte

Schlafzeit auf lediglich sechs Stunden pro Nacht verkürze und damit zu einer Gesundheitsgefahr führe, die durch das Verbot planmäßiger Flugbewegungen in der Nacht abzuwehren sei. Die bisherige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur Differenzierung der Nacht in eine Kernzeit und die Nachtrandstunden widerspreche § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG und sei auch im Licht des gegenwärtigen Standes der Wissenschaft nicht mehr haltbar. Auch dieser Sachverhalt sei nicht Gegenstand der Musterverfahren gewesen, denn der dem § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG entnommene Grundsatz des Abschwellens und Wiederansteigens des Fluglärms in den Nachtrandstunden sei nicht zur Kontrolle der Nachtflugregelung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 verwendet worden.

Das von dem Bundesverwaltungsgericht geforderte Konzept eines An- und Abschwellens des Luftverkehrs in den Nachtrandstunden sei vollständig gescheitert, da in diesen Stunden eine Landefrequenz wie an Tagesspitzen bestehe. Tatsächlich werde am Flughafen Frankfurt Main „die Nacht zum Tage gemacht“, denn in den Nachtrandstunden übersteige der Fluglärmpegel regelmäßig den für die Tagzeit gemessenen Dauerschallpegel; zudem sei die erste Nachtrandstunde höher mit Fluglärm belastet als die einzelnen Tagstunden, wie eine Auswertung der dazu vom Deutschen Fluglärmdienst - DFLD - durchgeführten Messungen ergebe. Der Flugverkehr setze außerdem schon vor 05:00 Uhr schlagartig ein, weil vor der Landung die weiter vom Flughafen entfernten Grundstücke der Klägerin überquert werden müssten. Da die Kläger der Musterverfahren näher am Flughafen gelegen seien, ergebe sich daraus eine weitere lagebedingte Besonderheit für die Klägerin, die nicht Gegenstand der Musterverfahren gewesen sei. Die Klägerin beantragt unter Hinweis auf ihre Teil-Erledigungserklärung (Schriftsatz vom 29.02.2016, S. 7 ff., Bl. XVIII/03491 ff. GA),

1. Die Ziff. A.II.4 des Planfeststellungsbeschlusses erhält die folgende Fassung:  
Nach der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest dürfen auf dem gesamten Start- und Landebahnsystem des Flughafens Frankfurt am Main an allen Wochentagen in der Zeit von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr keine Luftfahrzeuge starten oder landen.

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

2. Hilfsweise zu 1.:

Der Planfeststellungsbeschluss wird durch Betriebsbeschränkungen nach pflichtgemäßem Ermessen des Beklagten ergänzt, die sicherstellen, dass in denjenigen Räumen der klägerischen Wohnimmobilien, die in nicht nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen benutzt werden, die von dem planfestgestellten Vorhaben ausgehenden Maximalpegel bei gekipptem Fenster weniger als eine zusätzliche Aufwachreaktion pro Nacht - berechnet nach der für den Flughafen Frankfurt am Main mit Kernruhezeit durch die NORAH-Schlafstudie vom 29.09.2015 ermittelten Expositions-Wirkungskurve (Anlage K 1, Seite 111) - verursachen.

Der Planfeststellungsbeschluss wird aufgehoben, soweit er der Ergänzung entgegensteht.

3. Hilfsweise zu 1. und 2.:

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

4. Hilfsweise zu 1. bis 3.:

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

Der Beklagte und die Beigeladene beantragen,

die Klage abzuweisen.

Zur Begründung führen sie an, durch den Plananpassungsbescheid vom 29. Mai 2012 sei keine zusätzliche Beschwer für die Klägerin eingetreten, da damit lediglich das Musterurteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012 inter omnes umgesetzt worden sei.

Die Verkehrsentwicklung in den Nachtrandstunden bewege sich in dem zugelassenen Rahmen, dies gelte auch in Bezug auf den Aspekt des An- und Abschwelldes Verkehrs zur Nacht hin. Eine gewisse Bündelung der Flugbewegungen zu Beginn des Flugverkehrs um 05:00 Uhr sei eine Folge der betrieblichen Abläufe bei Interkontinentalverkehr und nicht zuletzt der Nachtflugbeschränkungen. Dies sei bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses auch nicht verkannt worden und schon Gegenstand der Entscheidungen in den Musterverfahren gewesen.

Zu den Auswirkungen nächtlichen Fluglärms auf die Klägerin verkenne diese, dass durch rechtlich verbindliche Vorgaben im Fluglärmschutzgesetz - FLärmSchG - Einzel-

stimmen aus der Medizin ebenso wie die von ihr vorgelegten Messergebnisse, die zudem wegen einer abweichenden Methodik nicht vergleichbar seien, unerheblich seien. Die von ihr vorgelegten Studien belegten den behaupteten Wandel in der Lärmwirkungsforschung nicht, sie widerlegten auch nicht die gesetzlichen Wertungen des Fluglärmschutzgesetzes.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten des Sachverhalts und des Vorbringens der Beteiligten wird auf den Inhalt der Gerichtsakte sowie der Gerichtsakte des Verfahrens 9 C 1507/12.T - Bände XV bis XVII und XXVI -, auf die im Folgenden aufgeführten, zu diesem Verfahren beigezogenen Verwaltungsvorgänge des Beklagten

- 66 p 01.03.04/024- Flugbetriebsbeschränkung - [1 Ordner];
- 66 p 01.03.04/029 - Wirbelschleppen - [4 Ordner];
- 66 p - 01.01 (010) - Wirbelschleppen - [1 Ordner];
- 66 p - 01.01 (30) - Wirbelschleppen - [1 Ordner] und
- 66 p - 01.03.04/031 - Zweite Planergänzung Wirbelschleppen - [1 Ordner];
- Planteil B 11, Planungsgrundlagen - Kap. 12 Datenerfassungssysteme und Modelltage - in der Fassung vom 07. September 2006 [Behördenakten zum Planfeststellungsverfahren, Ordner 225],
- Gutachten G 7, Vogelschlaggutachten von Dr. Jochen Hild vom 01.06.2004 und Vogelschlaggutachten - Stellungnahme - von Dr. Jochen Hild und Bernd Petri vom 26.01.2007; sowie Gutachten G 8 „Luftverkehrsprognosen 2020 für den Flughafen Frankfurt Main“ vom 12. September 2006 [Behördenakten zum Planfeststellungsverfahren, Ordner 247],
- Gutachten G 18 „Flugbetriebliche Gesamtfunktionalität Planungsfall 2020“ vom 12. September 2006 der Firma OTSD [Behördenakten zum Planfeststellungsverfahren, Ordner 255];
- Gutachten G 1 - Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) - Anhang II.1 Auswirkungen von Wirbelschleppen am Flughafen Frankfurt Main der GfL - Gesellschaft für Luftverkehrsforschung mbH - und Dziomba Aeronautical Consulting vom 16.11.2006 [Behördenakten zum Planfeststellungsverfahren, Ordner 236],

und auf die ebenfalls zu diesem Verfahren beigezogenen Urteile des Hess. VGH vom 21. August 2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a., 11 C 318/08.T und 11 C 305/08.T -, auf die Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012 - BVerwG 4 C 8.09 u.a., vom 14. April 2011 - BVerwG 4 B 77.09 - und vom 16. Januar 2013 - BVerwG 4 B 15.10 - sowie auf die Niederschrift über die mündliche Verhandlung des Hess. VGH in den Musterverfahren am 2., 3., 4., 5., 8., 9., 10., 15., 17., 19., 23., 24. und 26. Juni 2009 (Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a., 11 C 305/08.T, 11 C 318/08.T) verwiesen.

## B.

I. Nachdem die Klägerin und der Beklagte sowie die Beigeladene den Rechtsstreit in der Hauptsache insoweit übereinstimmend für erledigt erklärt haben, als die Aufhebung der Regelung in Teil A. II. 4.1.2. des Planfeststellungsbeschlusses beantragt wird, der zufolge 17 planmäßige Starts und Landungen zwischen 23.00 Uhr und 05.00 Uhr unter bestimmten, im Einzelnen darin festgelegten Voraussetzungen zugelassen worden waren (Anträge zu Ziffer 1., 3. und 4.), ist das Verfahren teilweise einzustellen (§ 92 Abs. 3 VwGO analog). Nicht von der Teilerledigungserklärung erfasst wird der Hilfsantrag zu Ziffer 2., da dieser auf weitergehende Betriebsbeschränkungen gerichtet ist, die allein an dem dort näher bezeichneten Maximalpegel-Kriterium orientiert werden sollen.

II. Nach dem Teil-Beschluss des Senats vom 6. Oktober 2015 und den übereinstimmenden Teilerledigungserklärungen der Beteiligten ist mithin nur noch über die auf Verpflichtung zur Anordnung von Betriebsbeschränkungen für die Nacht gerichteten Anträge und Hilfsanträge zu entscheiden, soweit diese noch die sogenannten Nachtrandstunden von 22:00 Uhr bis 23:00 Uhr und von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr betreffen (Anträge zu Ziffer 1., 3. und 4.) bzw. damit an einem Aufwachkriterium orientierte Betriebsbeschränkungen für die gesamte Nacht verlangt werden (Antrag zu Ziffer 2.).

Der Senat macht unter Aufgabe der noch in dem Teil-Beschluss dieses Verfahrens vom 6. Oktober 2015 vertretenen Ansicht auch hinsichtlich dieses noch anhängigen Teils der Klage von der ihm durch § 93a Abs. 2 Satz 1 VwGO eröffneten Möglichkeit Gebrauch, ohne mündliche Verhandlung durch Beschluss zu entscheiden. Der Senat ist an dieser Entscheidung weder durch den seither erlassenen Planergänzungsbeschluss des Beklagten vom 29. Mai 2012 gehindert, noch stehen dem Art. 103 GG oder Art. 19 Abs. 4 GG entgegen (st. Rspr. des Senats seit Beschluss vom 27.11.2015 - Hess. VGH 9 C 263/13.T -, juris).

1. Der Senat ist entgegen der Ansicht der Klägerin an einer Entscheidung gemäß § 93a VwGO über den verbleibenden Streitgegenstand nicht dadurch gehindert, dass der streitgegenständliche Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 (künftig: Planfeststellungsbeschluss 2007) durch den Planergänzungsbeschluss des Beklagten vom 29. Mai 2012 geändert wurde und der Änderungsbeschluss nicht Gegenstand der

Musterverfahren war. Denn die mit diesem Beschluss vorgenommene Teilaufhebung und Änderung des Planfeststellungsbeschlusses 2007 durch Aufhebung der 17 zugelassenen planmäßigen Flugbewegungen in der Zeit von 23:00 Uhr bis 05:00 Uhr sowie durch Reduzierung des Bewegungskontingents in den Nachtrandstunden auf 133 planmäßige Flugbewegungen diene lediglich der Umsetzung des Revisionsurteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012, aufgrund dessen Gestaltungswirkung der Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember 2007 mit Wirkung zwischen den Beteiligten an den Musterverfahren schon abgeändert worden war (BVerwG, Beschluss vom 23.01.2017 - BVerwG 4 B 39.15 -, Rn. 13), um damit Wirkung über die Musterverfahrensbeteiligten hinaus zu erhalten. Entgegen der Ansicht der Klägerin geht der Regelungsgehalt dieses Planergänzungsbeschlusses nicht über das hinaus, worüber in den Musterverfahren entschieden worden ist. Der von ihr vertretenen Auffassung, diese Regelung sei nicht Gegenstand der Musterverfahren gewesen, denn es handele sich dabei nur um eine Folge, nicht aber um einen Gegenstand der Revisionsentscheidung und damit der Musterverfahren, vermag der beschließende Senat nicht zu folgen. In den Musterverfahren wurde in erster Instanz vielmehr über mit denjenigen der Klägerin vergleichbare Anträge und Hilfsanträge betreffend die Aufhebung der 17 in dem Planfeststellungsbeschluss 2007 zugelassenen Nachtflugbewegungen, ein Verbot von Nachtflügen von 22 Uhr bis 6 Uhr und weitere begehrte Einschränkungen des nächtlichen Flugbetriebs vor bzw. nach 22:00 Uhr und 05:00 Uhr morgens - einschließlich veringertes Bewegungskontingente in der Gesamtnacht oder in den Nachtrandstunden - als Bestandteil des gesamten Lärmschutzkonzepts entschieden (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 750 ff., BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 - BVerwG 4 C 8.09 u.a. -, juris Rn. 339 ff.), diese waren damit auch Gegenstand der Revisionsverfahren und damit der Musterverfahren insgesamt.

Gleiches gilt in Bezug auf die Planergänzungsbeschlüsse des Beklagten vom 10. Mai 2013 und vom 26. Mai 2014. Diese wurden von der Klägerin zwar ausdrücklich in dieses Verfahren einbezogen, die damit geänderten Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses über Vorsorgegebiete zur Dachklammerung sind von der Klägerin jedoch nicht im Einzelnen angegriffen worden und deshalb inhaltlich nicht Gegenstand dieses Verfahrens und damit auch nicht dieser Schluss-Entscheidung. Vielmehr hat die Klägerin damit lediglich ihr Aufhebungsbegehren näher begründet, über das der Senat schon mit dem rechtskräftigen Teil-Beschluss vom 6. Oktober 2015 abschließend entschieden hat.

2. Auch die übrigen Voraussetzungen für eine Entscheidung im Beschlusswege nach § 93a Abs. 2 Satz 1 VwGO in dem oben (II.) dargelegten Umfang sind gegeben. Über die in den Musterverfahren erhobenen und wie vorliegend (noch) auf Anordnung weiterer Betriebsbeschränkungen für die Nacht gerichteten, nahezu gleichlautenden Klagen wurde durch die Urteile des 11. Senats vom 21. August 2009, die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012 sowie durch weitere Beschlüsse des Bundesverwaltungsgerichts rechtskräftig entschieden (vgl. dazu auch Teil-Beschluss des Senats vom 06.10.2015 - 9 C 1497/12.T -, juris Rn 47). Die Beteiligten wurden zu der gewählten Entscheidungsform (mit gerichtlichen Verfügungen vom 29.01.2013, Bl. VI/01133 ff. GA, vom 19.02.2015, Bl. XIII/02405 ff. GA) sowie dazu angehört (mit Verfügung vom 09.03.2017, Bl. XX/03737 ff. GA), dass auch für die Schluss-Entscheidung eine Entscheidung im Beschlusswege (nach §§ 93a Abs. 2 Satz 1, 110 VwGO) in Betracht gezogen wird, und ihnen jeweils Gelegenheit zur Stellungnahme dazu sowie in der Sache eingeräumt. Damit liegen die formellen Voraussetzungen für eine Entscheidung durch Schluss-Beschluss gemäß § 93a VwGO vor.

3. Der Senat sieht sich wie schon bei dem Teil-Beschluss vom 6. Oktober 2015 (a.a.O., juris, Rn 48) nicht wegen der von der Klägerin geltend gemachten Justizgrundrechte auf rechtliches Gehör (Art. 103 Abs. 1 GG) und auf Effektivität des Rechtsschutzes (Art. 19 Abs. 4 Satz 1 GG) an der Schluss-Entscheidung nach § 93a VwGO gehindert. Denn der Klägerin stehen auch in diesem vereinfachten Verfahren gegen den Teil-Beschluss die Rechtsmittel zu, die zulässig wären, wenn das Gericht durch Urteil entschieden hätte (vgl. § 93a Abs. 2 Satz 5 VwGO), insbesondere eine Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision gemäß § 133 Abs. 1 VwGO. Eine Entscheidung im Wege des Nachverfahrens unterliegt deshalb nicht schon allein wegen dieser Verfahrensweise grundsätzlichen Bedenken (BVerfG, Beschluss vom 17.03.2009 - 1 BvR 432/09 -, juris Rn. 6; Beschluss vom 08.12.2010 - 1 BvR 1188/10 -, juris Rn. 11).

III. Der Senat ist einstimmig der Auffassung, dass der Sachverhalt im vorliegenden Verfahren auch hinsichtlich des für die Schluss-Entscheidung verbliebenen Teiles der Klage geklärt ist und gegenüber den Musterverfahren keine wesentlichen Besonderheiten tatsächlicher bzw. rechtlicher Art aufweist. Die Anträge der Klägerin, mit denen sie sowohl noch für die sogenannten Nachtrandstunden zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr sowie zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr (Anträge und Hilfsanträge Ziffer 1., 3. und 4.)

als auch bezogen auf die gesamte Nacht (Hilfsantrag Ziffer 2.) weitergehende Betriebseinschränkungen durch Verpflichtung des Beklagten zur Änderung oder Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 in der Fassung der als Planklarstellung bezeichneten Entscheidung vom 29. Mai 2012 (Bl. 039 der Behördenakte - BA - 66 p 01.03.04/024) verlangt, bleiben aus den Gründen der Musterverfahrensurteile erfolglos.

1. Die Klägerin beruft sich darauf, ihr Nachverfahren weise gegenüber den Musterverfahren lagebedingte Besonderheiten auf. Denn ihre Grundstücke und kommunalen Einrichtungen lägen weiter entfernt vom Flughafen Frankfurt Main als die der Musterverfahrenskläger, und würden deshalb schon vor 5 Uhr morgens überflogen. In den Musterverfahren seien keine vom Flughafenausbau betroffenen Grundstücke vertreten gewesen, die in einer den klägerischen Grundstücken vergleichbaren, größeren Entfernung zum Flughafen Frankfurt Main liegen.

Damit vermag die Klägerin weder einen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt noch entscheidungserhebliche und damit wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens aufzuzeigen. Denn in den Musterverfahren ist die von dem Vorhaben in der gesamten Nacht ausgehende Fluglärmbelastung anhand des insoweit maßgeblichen Fluglärmschutzgesetzes ermittelt und bewertet worden (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009, a.a.O., Rn. 575 ff., 614 ff., 725 ff., Rn. 802 in Bezug auf nächtliche Überflugereignisse). Nach den dort getroffenen Feststellungen werden die Bereiche, in denen eine (im Sinne des Fachplanungsrechts) erhebliche und unzumutbare Lärmbelastung zu erwarten ist - und damit die dem Flughafen benachbarten Gebiete - durch die Nacht-Schutzzone und die Tag-Schutzzone<sup>1</sup> gekennzeichnet, wobei die Tag-Schutzzone 1 das Gebiet umfasst, in dem der äquivalente Dauerschallpegel von 60 dB(A) überschritten wird, während die Nacht-Schutzzone den Bereich ausweist, in dem der Fluglärm entweder einen äquivalenten Dauerschallpegel von 53 dB(A) oder mehr als sechs Mal einen Pegel von 57 dB(A) (innen) übersteigt (Hess. VGH a.a.O., juris Rn. 729). Die Ermittlung der Lärmbelastungen für die Nacht-Schutzzone beschränkt sich demnach nicht auf den Zeitraum von 23:00 Uhr bis 05:00 Uhr, sondern umfasst den Zeitraum von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr (vgl. Anlage zu § 3 FLärmSchG, BGBl. I 2007, 2556). Eine Differenzierung nach einzelnen Tag- oder Nachtstunden sieht das Fluglärmschutzgesetz nicht vor, auch die vor einer Landung mit Eröffnung des Betriebs des Flughafens im Anflug befindlichen Flugzeuge sind mithin in die Lärmermittlung mit der

Festlegung der Nacht-Schutzzone in nicht zu beanstandender Weise eingeflossen. Allein aus einer größeren Entfernung der klägerischen Liegenschaften zum Flughafen gegenüber Klägern in den Musterverfahren ergibt sich deshalb für die Klägerin schon aus diesem Grund keine lagebedingte Besonderheit.

2. Auch aus dem Beschluss des Beklagten vom 29. Mai 2012 ergeben sich weder in formell- noch in materiell-rechtlicher Hinsicht wesentliche rechtliche und/oder tatsächliche Besonderheiten des Nachverfahrens der Klägerin, noch ein insoweit in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt.

Die Änderung des Planfeststellungsbeschlusses 2007 durch den Beschluss des Beklagten vom 29. Mai 2012 ohne vorherige Durchführung eines Planänderungsverfahrens und damit ohne erneute Auslegung, Anhörung und Erörterung nach erneuter Ermittlung der Belange von potenziell Betroffenen stellt entgegen der Ansicht der Klägerin keinen neuen Sachverhalt dar, der noch nicht Gegenstand der Musterverfahren gewesen und deshalb dort unberücksichtigt geblieben ist. Denn die Änderung der davon betroffenen Nebenbestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses 2007 war schon aufgrund der Gestaltungswirkung der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 4. April 2012 erfolgt, und dem Beschluss des Beklagten kam insoweit kein eigenständiger materieller Regelungsgehalt zu, wie im Übrigen die Klägerin zuletzt auch selbst eingeräumt hat (Schriftsatz vom 13.04.2017, S. 3 bis 5, Bl. XX/03783 ff. GA). Da der Beklagte - entgegen der ihm mit der Revisionsentscheidung eingeräumten Möglichkeit - keine Entscheidung über die Zulassung von planmäßigen Flugbewegungen im Zeitraum zwischen 23:00 und 05:00 Uhr getroffen hat, war eine erneute, über die in den Musterverfahren zugrunde gelegte hinausreichende Ermittlung und Abwägung von Belangen etwa Betroffener auch entbehrlich (BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 - BVerwG 4 C 8.09 u.a. -, juris Rn. 376 ff.). Die damit getroffene Entscheidung über die Aufhebung der Nebenbestimmungen in Teil A. II. 4.1.2. des Planfeststellungsbeschlusses und über die Reduzierung des Bewegungskontingents in den Nachtrandstunden geht deshalb nicht über das hinaus, was Gegenstand der Musterverfahren war.

3. Die Klägerin zeigt auch mit ihrem Vorbringen, die Nachtflugregelung des Planfeststellungsbeschlusses vom 18. Dezember 2007 in der Gestalt, die dieser durch das Revisionsurteil des Bundesverwaltungsgerichts erhalten habe, genüge nicht den Anforderun-

gen des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG (3.1.), neuere Entwicklungen in der lärmmedizinischen Wissenschaft seien dabei fehlerhaft unberücksichtigt geblieben (3.2.) und die geltende Nachtflugregelung verursache durch tagähnliche Belastungsspitzen in diesen Nachtstunden sowie durch den schlagartig in der sensiblen Nachtstunde ab 05:00 Uhr einsetzenden Flugbetrieb Gesundheitsgefahren an Wohnungen im Eigentum der Klägerin, die unberücksichtigt geblieben seien (3.3.), weder einen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt noch rechtliche oder tatsächliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens auf, die an einer Übertragung der Musterverfahrensentscheidungen hindern könnten.

**3.1.** Soweit die Klägerin sich darauf beruft, § 29b Abs. 1 S. 2 LuftVG kenne weder die von dem Bundesverwaltungsgericht vorgenommene Differenzierung der Nacht in eine Kernzeit der Nacht einerseits und die Nachtrandstunden andererseits, noch lege dessen Wortlaut diese Auslegung nahe, macht sie lediglich eine von den Musterverfahrensentscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts abweichende Rechtsauffassung und damit eine hier unerhebliche Urteilskritik geltend, ohne wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens aufzuzeigen. Denn das Nachverfahren des § 93a VwGO dient nicht dazu, die in einem Musterverfahren getroffene Entscheidung erneut und umfassend auf den richterlichen Prüfstand zu stellen (so ausdrücklich BVerwG, Beschluss vom 20.12.2016 - BVerwG 4 B 25.15 - unter Hinweis auf die bish. Rspr., vgl. auch Beschluss vom 06.10.2015 - Hess. VGH 9 C 1497/12.T -, juris Rn. 56, 60).

Die Klägerin beruft sich ferner darauf, nach der Revisionsentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts sei insoweit der Blick auf die Fluglärmimmissionen in den betroffenen Überfluggebieten notwendig, denn absehbare tagähnliche Belastungsspitzen in den einzelnen Nachtrandstunden oder in längeren, insbesondere kernzeitnahen Teilabschnitten davon in den jeweils betroffenen Überfluggebieten müssten demnach vermieden werden. Eine Nachtflugregelung, die in einem Überfluggebiet einen Nachtflugbetrieb zulasse, der in den Nachtrandstunden zu einer Fluglärmbelastung führe, die über der Fluglärmbelastung der lautesten Tagstunde liege, verstoße aus diesen Gründen gegen § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG. Dabei verkennt die Klägerin allerdings, dass die insoweit von ihr in Bezug genommene Feststellung in der Revisionsentscheidung (Urteil vom 04.04.2012 - BVerwG 4 C 8.09 u.a. -, juris Rn. 378) nur den Fall erfasst, dass der Beklagte von der ihm eingeräumten Möglichkeit der Zulassung weiterer, über das für abgewogen befundene Kontingent von durchschnittlich 133 planmäßigen Flügen für die Gesamtnacht hinausreichenden Flugbewegungen in einem ergänzenden Verfahren

nach § 10 Abs. 8 Satz 2 LuftVG Gebrauch machen wird (BVerwG, a.a.O., Rn. 376 f.), während das mit der Revisionsentscheidung festgestellte Bewegungskontingent von 133 Flugbewegungen durchschnittlich in den Nachtrandstunden bei null planmäßigen Flugbewegungen in der Kernnacht für abgewogen erachtet wurde. Da der Beklagte eine solche Entscheidung - wie oben schon dargestellt - nicht getroffen hat, ist der von der Klägerin gerügte Verstoß gegen § 29b LuftVG nicht feststellbar, wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens ergeben sich daraus folglich nicht. Es kommt deshalb in diesem Zusammenhang auch nicht entscheidungserheblich darauf an, ob - wie ein Gutachten des sachverständigen Beistands der Klägerin, Herrn Weise, ergeben haben soll -, die morgendliche Nachtrandstunde von 05:00 bis 06:00 Uhr in Mainz-Lerchenberg die Stunde mit dem höchsten Fluglärmpegel des gesamten 24-Stunden-Tages und in Mainz-Laubenheim die Stunde mit der zweithöchsten Fluglärmbelastung sei, weil dort nur zwischen 14:00 Uhr und 15:00 Uhr ein noch höherer Fluglärmpegel festzustellen sei, der Fluglärm schlagartig schon vor 05:00 Uhr einsetze und dann abrupt auf das höchste oder ein sehr hohes Niveau ansteige. Schon aus diesen Gründen ist der Senat deshalb nicht gehalten, auf den Beweisantrag der Klägerin ihren sachverständigen Beistand, Horst Weise, zu seinen Gutachtenergebnissen zu vernehmen und ein Sachverständigengutachten darüber einzuholen (Beweisantrag im Schriftsatz vom 13.04.2017, S. 8 f., Bl. XX/03788 f. GA).

Etwas anderes ergibt sich auch nicht daraus, dass - wie die Klägerin meint - erst in dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 23. Januar 2017 (BVerwG 4 B 39.15, juris Rn. 23) geklärt worden sei, was der Begriff der „Vermeidung tagähnlicher Belastungsspitzen“ bedeute und wie dies festgestellt werden könne, da der beschließende Senat erst in seiner Entscheidung vom 30. April 2015 in einem parallelen Nachverfahren (9 C 1507/12.T) einen Rechtssatz zur Konkretisierung der Anforderungen des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG entwickelt habe, der vom Bundesverwaltungsgericht in seinem Beschluss vom 23. Januar 2017 (BVerwG 4 B 39.15, ) bestätigt worden und wonach zur Feststellung solcher Belastungsspitzen ein Vergleich mit der oder den am stärksten mit Flugbewegungen belasteten Stunden am Tag anzustellen sei. Entgegen der Ansicht der Klägerin ergibt sich daraus kein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt, weil dort infolge dessen weder Sachverhalt dazu vorgetragen noch von Amts wegen ermittelt und bewertet worden sei, wie die Klägerin meint. Denn abgesehen davon, dass derartige Spitzenbelastungen als rechtlich zulässig angesehen wurden (BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 - BVerwG 4 C 8.09 u.a. -, juris Rn. 373), kommt es auf die von

der Klägerin angeführte Weiterentwicklung der Grundsätze zu § 29b Abs. 1 LuftVG in einem andere Nachverfahren schon deshalb nicht entscheidungserheblich an, da in den Musterverfahren unter Anwendung dieser Vorschrift schon festgestellt wurde, dass das von der Planfeststellungsbehörde verfolgte Konzept eines Abschwellens und Wiederanstiegens der Fluglärmbelastung in den Nachtrandstunden am Flughafen Frankfurt Main mit durchschnittlich 133 planmäßigen Flugbewegungen in den Nachtrandstunden gewährleistet ist (BVerwG a.a.O., Rn. 373), und dazu auf die Auslöse- und Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes abzustellen ist, nicht aber auf Lärmwerte in einzelnen Stunden der Nacht. Dies wurde im Übrigen auch mit der von der Klägerin in Bezug genommenen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in einem Nachverfahren bestätigt (BVerwG, Beschluss vom 23.01.2017 - BVerwG 4 B 39.15 -, juris Rn. 18 ff.). Die Klägerin zeigt damit deshalb auch keine wesentlichen Besonderheiten ihres Nachverfahrens auf, die zu weiteren Ermittlungen und damit zur Durchführung einer mündlichen Verhandlung führen müssten.

Nach den Feststellungen in den Musterverfahren sind die in dem Fluglärmschutzgesetz festgelegten Lärmgrenzwerte mit der Neuregelung über § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG zusammen auch für das luftverkehrsrechtliche Planfeststellungsverfahren von Bedeutung, § 2 Abs. 2 FLärmSchG schreibt für die Bewertung von Fluglärm in der (gesamten) Nacht jedoch eine Betrachtung sowohl des äquivalenten Dauerschallpegels als auch eines Pegel-Häufigkeits-Kriteriums vor. Die Frage der Zumutbarkeit nächtlicher Fluglärmbelastungen wird demnach sowohl durch den über die gesamte Nachtzeit gemittelten Dauerschallpegel als auch durch das Maximalpegel-Häufigkeitskriterium gekennzeichnet, das auf der Grundlage einzelner Fluglärmereignisse zur Festsetzung der Nachtschutzzone und damit zur Gewährung passiven Schallschutzes führt.

In den Musterverfahren wurde auf dieser Grundlage ferner festgestellt, dass es deshalb nicht gegen das Abwägungsgebot verstößt, wenn die Planfeststellungsbehörde - wie hier - die Zumutbarkeit von nächtlichem Fluglärm (allein) anhand der Kriterien des Fluglärmschutzgesetzes bewertet und nicht anhand weiterer Kriterien wie eines Belästigungsindex oder der Anzahl der Aufwachereignisse, und zwar weder bezogen auf die gesamte Nacht noch gesondert auf die Nachtrandstunden. Es wurde deshalb auch keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde dazu gesehen, von sich aus eine - etwa lärm-indexbasierte - Alternative zu den etablierten und im Fluglärmschutzgesetz vorgesehenen, auf Dauerschall- und Maximalpegel abstellenden Lärmschutzmodellen zu entwickeln (BVerwG, Urteil vom 04.04.2012, BVerwG 4 C 8.09 u.a., juris Rn. 399).

Da nach alledem auch für die Bewertung der durch Flugbewegungen nur in den Nachtrandstunden verursachten Lärmbelastung die vom Gesetzgeber in § 9 Abs. 1 Satz 2 und § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1b FLärmSchG definierte Zumutbarkeitsschwelle gilt, die bei einem fluglärmbedingten Dauerschallpegel von 50 dB(A) nachts liegt, und zwar gemittelt über die gesamte Nacht von 22:00 bis 06:00 Uhr (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08. T -, juris Rn. 586; BVerwG, Urteil vom 04.04.2012, BVerwG 4 C 8.09 u.a., juris Rn. 539), sowie das fluglärmbedingte Maximalpegel-Häufigkeitskriterium von 6 mal 57 dB(A), demnach Ansprüche auf passiven Schallschutz nach dem FluglärmSchutzgesetz in dem dazugehörigen Verfahren gewährt und darüber hinausgehende Ansprüche ausgeschlossen werden (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 615), ist die von der Klägerin aufgeworfene Frage der Feststellung tagähnlicher Belastungsspitzen in einzelnen Nachtrandstunden anhand von durch Messungen erzielten Lärmwerten auch in ihrem Nachverfahren nicht entscheidungserheblich.

Die mangelnde Entscheidungserheblichkeit ergibt sich zudem daraus, dass ein derartiger tragender Rechtssatz auch nicht aufgestellt wurde. Denn das Bundesverwaltungsgericht hat dazu in seiner von der Klägerin in Bezug genommenen Entscheidung ferner festgestellt (Beschluss vom 23.01.2017 - BVerwG 4 B 39.15 -, juris Rn. 23), dass es nicht der Durchführung eines Revisionsverfahrens bedürfe, um zu bestätigen, dass der Verwaltungsgerichtshof den Begriff der "Vermeidung tagähnlicher Belastungsspitzen" im Sinne der Rechtsprechung des Senats zutreffend dahingehend interpretiert hat, dass damit im Wortsinne Belastungsspitzen gemeint sind und deshalb ein Vergleich mit der oder den am stärksten mit Flugbewegungen belasteten Stunde(n) am Tag gefordert ist. Denn dies ergebe sich bereits aus der Verknüpfung des Begriffs der Spitzenbelastungen mit der technischen Kapazitätsgrenze, deren Erreichen nach der Gewichtungsvorgabe des § 29b Abs. 1 LuftVG als rechtlich zulässig angesehen und damit schon durch Interpretation aus dieser Vorschrift gewonnen worden sei. Die von der Klägerin vorgelegten Messergebnisse, die über einen Vergleich zwischen einzelnen Nachtrandstunden und einzelnen Stunden am Tag gewonnen wurden, sind auch aus diesem Grund für die Entscheidung in ihrem Nachverfahren rechtlich unerheblich. Deshalb bedarf es auch nicht der Durchführung der beantragten Beweisaufnahme durch Einvernahme des sachverständigen Beistands der Klägerin oder der Einholung von Sachverständigengutachten darüber, ob die morgendliche Nachtrandstunde von 05:00 bis 06:00 Uhr in Mainz-Lerchenberg die Stunde des gesamten 24-Stunden-Tages mit dem höchst-

ten Fluglärmpegel und in Mainz-Laubenheim die Stunde mit der zweithöchsten Fluglärmbelastung sei (Beweisantrag im Schriftsatz der Klägerin vom 13.04.2017, S. 8, Bl. XX/03788 GA).

Soweit die Klägerin vorbringt, dass auch die nach § 29b Abs. 1 LuftVG zu treffende Bestimmung des für die Fachplanung relevanten Schutzstandards verkannt worden sei, weil es dabei nicht nur auf den gesunden Erwachsenen ankomme, sondern zur typischen Wohnbevölkerung Menschen jedes Alters gehörten und damit auch alte und pflegebedürftige Menschen zu berücksichtigen seien, wird eine hier unerhebliche Kritik an der in den Musterverfahren getroffenen Entscheidung getroffen, da damit weder ein in den Musterverfahren ungeklärt gebliebener Sachverhalt noch wesentliche tatsächliche oder rechtliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens aufgezeigt werden. Denn auch darüber ist in den Musterverfahren schon entschieden und dazu festgestellt worden, dass der pauschalierende Ansatz des Fluglärmschutzgesetzes es verbietet, derartige Differenzierungen vorzunehmen, da mit dessen Verabschiedung der Gesetzgeber gerade auch das Ziel verfolgt, die durch Fluglärm betroffenen Menschen gleich zu behandeln, und es für die fachplanerische Bewertung der Lärmschutzbelange deshalb nicht auf die individuelle Situation der Betroffenen ankommt. Aus diesen Gründen wurde in den Musterverfahren das dortige Vorbringen, aufgrund des Alters, der Gesundheit oder der beruflichen Tätigkeit Beeinträchtigte seien in besonderem Maße auf Lärmschutz angewiesen, als rechtlich unerheblich zurückgewiesen und alle in Zusammenhang damit stehenden Beweisanträge wurden abgelehnt (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T -, juris Rn. 796 f.).

Aus diesen Gründen stellt es keinen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt dar und es ist für die Entscheidung in diesem Nachverfahren rechtlich unerheblich, dass nach den von der Klägerin dargestellten Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung ein erwachsener Mensch in Europa durchschnittlich je Nacht 7,5 Stunden im Bett verbringt, die optimale durchschnittliche Schlafdauer nach gefestigter lärmmedizinischer Erkenntnis bei 7 Stunden liegt, deshalb ein großer Teil der Erwachsenen bedingt durch den Biorythmus schon durch die gesetzlich definierte Nachtruhebeschränkung auf den Zeitraum zwischen 22 Uhr und 6 Uhr beeinträchtigt werde, und eine chronische Verkürzung der Schlafdauer durch den Betrieb des Flughafens Frankfurt Main in der juristischen Nacht für Kinder und Jugendliche besonders schädlich sei. Der Senat ist deshalb auch nicht gehalten, im Wege der Beweisaufnahme dazu die sachverständigen Beistände der Klägerin, Prof. Dr. med. Peter Lercher und Dr. Christian

Maschke, zu vernehmen, oder Sachverständigengutachten dazu einzuholen (Beweisanträge aus dem Schriftsatz vom 13.04.2017, S. 10, Bl. XX/03790 GA, sowie aus dem Schriftsatz vom 19.03.2008, S. 415 f., Bl. III/0438 f. GA).

Ob die Klägerin, wie sie ferner vorbringt, als Kommune den auf die Bevölkerung bezogenen Schutzanspruch aus § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG auch für sich geltend machen kann, weil sie Eigentümerin und Vermieterin von Wohnungen ist, die geeignet und bestimmt sind, von Familien mit Kindern bewohnt zu werden, ist eine - hier ohnehin bejahete - Frage, die die Klagebefugnis betrifft und als rechtliche Bewertung vom Senat selbst vorzunehmen ist; sie ist deshalb einer Klärung durch die insoweit als Beweis angebotene (Schriftsatz der Klägerin vom 19.03.2008, S. 416, Bl. III/0439 GA) amtliche Auskunft der Klägerin nicht zugänglich. Soweit damit Beweis über die Eignung der von ihr vermieteten Wohnungen für diese Personengruppen erbracht werden soll, ist dies aus den oben dargestellten Gründen für die hier zu treffende Entscheidung rechtlich unerheblich, so dass der Senat auch unter diesem Gesichtspunkt nicht gehalten ist, im Wege weiterer Sachaufklärung die begehrte Auskunft einzuholen.

Auch über das mit Schriftsatz vom 13. April 2017 ausdrücklich aufrechterhaltene Vorbringen der Klägerin aus ihrer Klagebegründung vom 19. März 2008, wonach der in dem angegriffenen Planfeststellungsbeschluss dargelegte Nachtflugbedarf keineswegs von solcher Dringlichkeit sei, dass er sich gegen den Nachtruheschutz durchsetzen könne, vielmehr die prognostizierten Passagier- und Frachtflüge verlagerbar seien, ohne dass der Flughafen dadurch oder durch das Verbot planmäßiger Flüge zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr seine Hub-Funktion verliere, ist in den Musterverfahren entschieden worden; es zeigt weder einen dort ungeklärt gebliebenen Sachverhalt noch wesentliche rechtliche oder tatsächliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens auf.

Der 11. Senat des Gerichts hat in den Musterverfahren dazu festgestellt, dass der erforderliche Nachtflugbedarf in dem Planfeststellungsbeschluss (S. 1097 ff. und 1140 ff.) unter Bezugnahme auf Gutachten (von Intraplan und der TUHH) nachvollziehbar dargelegt wurde, es demnach plausibel sei, dass diese Flugbewegungen nicht sinnvoll in den Tagesstunden abgewickelt werden können und es vor allem darum gehe, die Anschlüsse für den letzten Umlaufknoten sowie die Anschlüsse an andere Drehkreuze herzustellen, es Geschäftsreisenden zu ermöglichen, den Tageszeitraum auszuschöpfen, eine wirtschaftliche Umlaufplanung der Flugzeuge zu erreichen und Wartungen sinnvoll einplanen zu können. Einwendungen der Musterverfahrenskläger gegen die Zulassung der Flüge in den Nachtrandstunden wurden deshalb und weil sie pauschal nur darauf ver-

wiesen haben, dass diese Flüge auch am Tag abgewickelt oder verlagert werden könnten, zurückgewiesen und entsprechende Beweisanträge abgelehnt, da die pauschale Anforderung, dass die Durchführung eines Fluges während der Nacht zwingend geboten sein müsse, für die Randstunden der Nacht gerade nicht gilt (Hess. VGH, a.a.O., juris Rn. 781 ff.).

Die in der Klagebegründung (vom 19.03.2008, Seite 417 f., Bl. III/0440 ff. GA) dazu erhobenen, pauschal gehaltenen Einwände gehen über das gleichlautende Vorbringen in den Musterverfahren nicht hinaus und geben schon aus diesem Grund keinen Anlass zu weiteren Ermittlungen. Denn auch das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Revisionsentscheidung dazu bestätigend festgestellt, dass - anders als die Klägerin meint - die Vorhabensträgerin sich nicht darauf verweisen lassen muss, ein sich ihr stellender Bedarf könne durch Konkurrenz wie beispielsweise den Flughafen Hahn befriedigt werden (BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 - BVerwG 4 C 8.09 -, juris Rn. 98 ff. und 111 ff.).

Der auf Einholung eines Sachverständigengutachtens gerichtete Beweisantrag dazu, dass die prognostizierten Flüge verlagerbar seien, der Nachtflugbedarf, den das Einzugsgebiet des Flughafens Frankfurt Main für Charter- und Touristikflüge generiere, einschließlich des Expressfrachtverkehrs auch von anderen Flugplätzen ohne erkennbare Einbuße befriedigt werden könne, die Anbindung der Bundesrepublik Deutschland an den weltweiten Luftverkehr dadurch nicht geschwächt werde und auch die Luftverkehrserschließung des Rhein-Main-Gebiets nicht unter der Verhängung des Nachtflugverbots leide (aus dem Schriftsatz der Klägerin vom 19.03.2008, S. 417 f., Bl. III/0440 f. GA, Schriftsatz vom 13.04.2017, S. 10, Bl. XX/03790 GA), stellt sich wegen des Fehlens jeglicher weiteren Substantiierung angesichts dieser in den Musterverfahren zu vergleichbarem Sachvortrag getroffenen Entscheidungen zum einen als Ausforschungsbeweisantrag dar, und es fehlt ihm aus den oben dargestellten Gründen zudem an der erforderlichen Entscheidungserheblichkeit. Der Senat ist deshalb nicht gehalten, dazu im Wege der Sachaufklärung ein Sachverständigengutachten einzuholen.

**3.2.** Auch mit ihrem weiteren Einwand, das vom Bundesverwaltungsgericht zugrunde gelegte abgestufte Konzept mit weniger schutzbedürftigen Nachtrandstunden bei gleichzeitigem Nachtflugverbot für die Kernzeit der Nacht sei nach dem gegenwärtigen Stand der lärmmedizinischen Wissenschaft nicht (mehr) haltbar, vermag die Klägerin keinen in den Musterverfahren insoweit ungeklärt gebliebenen Sachverhalt oder wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens aufzuzeigen.

Die Klägerin beruft sich hierzu auf die besondere Schädlichkeit des Flugbetriebs in den Nachtrandstunden, der ihrer Ansicht nach damit begründet wird, dass dadurch der ungestörte Schlaf auf sechs Stunden pro Nacht beschränkt werde und dies nach neuesten Erkenntnissen der Schlafforschung zu einer durch die nur auf die Gesamtnacht abstellenden Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes gar nicht erfassten erheblichen Gesundheitsgefahr führe.

Auch darüber, dass die von der Planfeststellungsbehörde vorgenommene Bewertung der Zumutbarkeit von nächtlichem Fluglärm allein anhand der Kriterien des Fluglärmschutzgesetzes und nicht etwa anhand weiterer Kriterien - wie eines Belästigungsindex oder der Anzahl der Aufwachereignisse - nicht gegen das Abwägungsgebot verstößt, und zwar weder bezogen auf die gesamte Nacht noch gesondert auf die Nachtrandstunden, wurde jedoch in den Musterverfahren schon entschieden. Es wurde deshalb festgestellt, dass keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde zur Entwicklung einer Alternative zu den etablierten und im Fluglärmschutzgesetz vorgesehenen Lärmschutzmodellen besteht. Demnach gilt auch für die Bewertung der durch Flugbewegungen nur in den Nachtrandstunden verursachten Lärmbelastung die vom Gesetzgeber in § 9 Abs. 1 Satz 2 und § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1b FLärmSchG definierte Zumutbarkeitsschwelle, die bei einem fluglärmbedingten Dauerschallpegel von 60 dB(A) nachts liegt, und zwar gemittelt über die gesamte Nacht von 22:00 bis 06:00 Uhr (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08. T -, juris Rn. 586; BVerwG, Urteil vom 04.04.2012, BVerwG 4 C 8.09 u.a., juris Rn. 539), sowie das fluglärmbedingte Maximalpegel-Häufigkeitskriterium von 6 mal 57 dB(A). Da damit Ansprüche auf passiven Schallschutz nach dem Fluglärmschutzgesetz in dem dazugehörigen Verfahren gewährt, darüber hinausgehende Ansprüche aber ausgeschlossen werden, und diese gesetzliche Regelung sich auch insoweit auswirkt, als eine Relation zwischen der konkreten Belastung im Einzelfall und der gesetzlich festgelegten (abstrakten) Zumutbarkeitsgrenze hergestellt werden kann (Urteil vom 21.08.2009 - Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 615), ist es für die in diesem Nachverfahren zu treffende Entscheidung rechtlich unerheblich, welche Lärmbelastungen sich gemittelt über einzelne Tag- oder Nachtstunden ergeben.

Diese Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes erweisen sich auch nicht aufgrund einer neuen Erkenntnislage als verfassungswidrig und damit als nicht (mehr) anwendbar; weil - wie die Klägerin vorbringt - seit Feststellung der Verfassungsmäßigkeit dieser Regelungen neue Erkenntnisse in Lärmmedizin und Schlafforschung ergäben, dass die

darin definierten Grenzwerte nicht mehr geeignet seien, Gesundheitsgefährdungen zu verhindern. Zwar können sich aufgrund eines neuen Standes der Wissenschaft gegenüber den solchen Schutzregelungen zugrunde gelegten Erkenntnissen grundsätzlich auch Nachbesserungspflichten für den Gesetzgeber ergeben, und deren Nichtbeachtung kann auch zur Feststellung der Verfassungswidrigkeit der betreffenden Norm mit der Folge der Rechtswidrigkeit entsprechender Umsetzungsakte führen. Eine derartige Verletzung etwa bestehender gesetzlicher Nachbesserungspflichten in Bezug auf schon getroffene Regelungen kann angesichts des weitgehenden Beurteilungsspielraumes für den Gesetzgeber gerichtlich aber erst dann festgestellt werden, wenn evident ist, dass die ursprünglich zum Schutz der Gesundheit getroffene, rechtmäßige Regelung aufgrund der neuen Erkenntnisse oder einer veränderten Situation untragbar geworden ist (so schon BVerfG, Beschluss vom 04.05.2011 - 1 BvR 1502/08 -, juris, Beschlüsse vom 24.06.2015 - 1 BvR 2485/12 und 1 BvR 467/13 -, juris; vgl. auch Teil-Beschluss des Senats vom 06.10.2015, juris Rn. 141 f.).

Die von der Klägerin in diesem Zusammenhang vorgetragene neue Erkenntnislage über Wirkungen von Fluglärm weicht jedoch von derjenigen zum Zeitpunkt der Musterverfahrensentscheidungen nicht derart erheblich ab, dass eine daraus folgende evidente Untragbarkeit der darin angewendeten Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes - insbesondere in Bezug auf die Nachtrandstunden - festzustellen ist. Dies wurde für den Taglärm auf der Grundlage der weitgehend identischen, von der Klägerin vorgelegten Studien schon im Teil-Beschluss des Senats vom 6. Oktober 2015 festgestellt (juris, Rn. 143 ff.). Auch vor dem Hintergrund ihres ergänzenden, auf weitere lärmmedizinische Forschungsergebnisse zur Schädlichkeit des Fluglärms gerade in den Nachtrandstunden gestützten Vorbringens ergibt sich für die hier zu treffende Entscheidung kein anderes Ergebnis.

Die von der Klägerin dazu vorgelegte Pressemitteilung der Deutschen Herzstiftung vom 29. Februar 2012 (Mehr geht nicht - Fluglärm macht krank, Anlage K 18 zum Schriftsatz der Klägerin vom 29.04.2013, Bl. VII/01355 GA) vermag mit der dortigen pauschal gehaltenen Aussage des sachverständigen Beistandes der Klägerin, Prof. Münzel, zu den von nächtlichem Fluglärm ausgehenden Gesundheitsgefahren keine neuen Erkenntnisse zu belegen, die über die schon im Fluglärmschutzgesetz berücksichtigten wissenschaftlichen Aussagen hinausgehen. Dass in der Rhein-Main-Region mehr als 300.000 Menschen auch nächtlichem Fluglärm ausgesetzt sind und Fluglärm für die Entstehung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Depressionen sowie eventuell auch Tumorer-

krankungen verantwortlich ist, wie dort dargestellt wird, war schon Gegenstand der Musterverfahren und ist auch in die Festlegung der Grenz- und Auslösewerte des Fluglärmschutzgesetzes eingeflossen. Schon aus diesem Grund ist der Senat nicht gehalten, im Wege einer Beweisaufnahme den sachverständigen Beistand der Klägerin Prof. Dr. med. Thomas Münzel dazu zu vernehmen, dass auch der chronische Fluglärm in den Nachtrandstunden Leben und Gesundheit gefährdet, oder eine amtliche Auskunft der Deutschen Flugsicherung - DFS - dazu einzuholen, dass die Flugzeuge bereits ab 04:45 Uhr über dem Rhein-Main-Gebiet kreisen, um dann genau ab 05:00 Uhr aufzusetzen (Beweisanträge der Klägerin im Schriftsatz vom 29.04.2013, Bl. VI/01201 f. GA). Letzteres ist zudem unstrittig und bedarf auch deshalb keiner Beweiserhebung.

Gleiches gilt für die dazu vorgelegte Studie von Prof. Münzel vom 7. Juli 2013 (Neue Studie beweist: Nachtfluglärm kann Gefäßschäden verursachen, Anlagen K15, K17 und K18 zum Schriftsatz der Klägerin vom 30.07.2014, Bl. XI/02116 ff. GA), wonach Fluglärm Bluthochdruck, Herzinfarkte und auch Schlaganfälle auslösen kann, dazu Nachtflüge mit einem durchschnittlichen Lärmwert von 60 Dezibel simuliert worden sind und keine Gewöhnung an den Fluglärm zu beobachten ist, sondern eher eine Zunahme der Gefäßschäden. Auch dies vermag - abgesehen davon, dass unklar ist, ob dabei Dauer- oder Maximalpegel außen oder innen zugrunde gelegt wurden - schon angesichts der in dem Fluglärmschutzgesetz festgelegten und insoweit maßgeblichen Grenz- und Auslösewerte sowie der danach vorgesehenen Gewährung passiven Schallschutzes im Fall einer Überschreitung die evidente Ungeeignetheit dieser Regelungen nicht zu belegen.

Aus diesen Gründen ist der Senat nicht gehalten, wie von der Klägerin beantragt (Schriftsatz der Klägerin vom 30.07.2014, S. 71, 73 und 74, Bl. X/01888R ff. GA) durch Einholung von Sachverständigengutachten oder der Einvernahme von Prof. Thomas Münzel als Sachverständigem Beweis darüber zu erheben, dass die in der genannten Studie ermittelten Gesundheitsschäden auch bei nächtlichem Fluglärm auftreten, wie er auf den Wohngrundstücken der Klägerin bereits heute und erst recht bei Erreichen der von dem Planfeststellungsbeschluss vorausgesetzten 701.000 Flugbewegungen pro Jahr auftreten werde, es - einer weiteren Studie zufolge - evident sei, dass Fluglärm in dieser Größenordnung eine Gefahr für die Gesundheit darstelle und die Erkenntnislage über die Wirkung des Fluglärms insofern neu sei, als über die Gefährlichkeit von Fluglärm in der Wissenschaft nicht mehr kontrovers diskutiert werde. Da die damit aufgeworfenen Fragen, ob der durch das planfestgestellte Vorhaben ausgelöste Fluglärm

eine evidente Gefahr für die Gesundheit darstellt und eine neue Erkenntnislage über die Wirkung des Fluglärms besteht, nur im Wege einer anhand des Fluglärmschutzgesetzes durch das Gericht vorzunehmenden rechtlichen Bewertung beantwortet werden können, sind sie medizinischen Sachverständigengutachten außerdem nicht zugänglich, so dass der Senat auch aus diesem Grund dazu keine Sachaufklärung im Wege einer Beweisaufnahme durchführen muss.

Soweit die Klägerin ferner vorbringt, der Behandlung von Flugbewegungen in den Nachtrandstunden liege ein überholter Erkenntnisstand zugrunde, und deshalb seien die durch diese Flüge geschädigten Gesundheitsbelange mit zu geringem Gewicht in die Abwägung eingegangen, fehlt es dem pauschal gehaltenen Hinweis auf eine Gesundheitsgefährdung durch nächtliche Flugbewegungen schon an der erforderlichen Substantiierung, so dass sich daraus kein weitergehender Aufklärungsbedarf ergibt. Abgesehen davon, dass auch die Frage der Bewertung nächtlicher Fluglärmbelastung sowie der Berücksichtigung der lärmmedizinischen Forschung - wie oben dargestellt - schon ausführlich Gegenstand der Musterverfahren war, kann diese allein im Wege einer vom Gericht vorzunehmenden rechtlichen Bewertung auf der Grundlage des Fluglärmschutzgesetzes beantwortet werden. Der Senat ist aus diesen Gründen nicht gehalten, ein Sachverständigengutachten dazu einzuholen oder den sachverständigen Beistand der Klägerin, Prof. Thomas Münzel, dazu zu vernehmen (Beweisantrag im Schriftsatz der Klägerin vom 30.07.2014, S. 76, Bl. X/01891 f. GA), dass die Stunde zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr zur Nachtzeit gehört und besonders empfindlich ist, für die Störung des Schlafes Einzelschallereignisse von hervorgehobener Bedeutung sind, dass in der Regel die schweren und großen Flugzeuge die lautesten Einzelschallpegel verursachen und deshalb die geltende Regelung, wonach in den jahresdurchschnittlichen Nachtrandstunden 133 Flugbewegungen stattfinden dürfen, zu einer Gefährdung der Gesundheit führe. Da es zudem an hinreichenden tatsächlichen Anknüpfungspunkten für eine weitere Aufklärung fehlt, handelt es sich dabei um einen Ausforschungsbeweisantrag, dem der Senat auch aus diesem Grund nicht nachgehen muss. Die damit aufgeworfenen Fragen, ob nächtlicher Fluglärm ungleich gefährlicher ist, als bisher angenommen wurde und den Musterverfahren ein überholter Erkenntnisstand zugrunde liege, stellen sich zudem als eine auf der Grundlage des § 29b LuftVG und des Fluglärmschutzgesetzes vom Gericht selbst vorzunehmende rechtliche Bewertung dar, die einem Sachverständigengutachten deshalb auch nicht zugänglich ist.

Das weitere Vorbringen der Klägerin, von der medizinischen Wissenschaft werde einheitlich die Auffassung vertreten, dass die Auswirkungen nächtlicher Lärmbelastung auf die kardiovaskuläre Gesundheit die Auswirkungen einer Lärmbelastung am Tag übertreffen würden, der Einfluss von Nachtfluglärm auf die Gesundheit sehr groß sei und Nachtfluglärm Gesundheitsrisiken in der in mehreren Studien (von Münzel/Schmidt und Floud et al., Anlagen K13 und K14 zum Schriftsatz der Klägerin vom 19.03.2015, Bl. XIV/02655 ff. GA) ermittelten Größenordnung mit einem Anstieg des Risikos für ein Herz-Kreislauf-Ereignis um 25 % pro 10 dB(A) Nachtfluglärmzunahme verursache, zeigt die nach dem Vorstehenden notwendige evidente Ungeeignetheit der in dem Fluglärmschutzgesetz getroffenen Festsetzungen ebenfalls nicht auf. Die damit dargestellten Gefahren nächtlicher Fluglärmbelastung waren sämtlich in ähnlicher Form schon Grundlage für die dort getroffenen Festsetzungen und die dementsprechenden Feststellungen in den Musterverfahren. Den dazu gestellten Beweisanträgen zur Einholung von Sachverständigengutachten (Schriftsatz der Klägerin vom 19.03.2015, S. 70 ff. und S. 85 f., Bl. XIII/02462 bis 02464R sowie Bl. XIII/02469R f. GA) muss der Senat deshalb wegen fehlender Erheblichkeit nicht nachgehen.

Die darauf gestützte Behauptung der Klägerin, zur Abwehr der gefährlichen Folgen des Nachtfluglärms sei nach dem Stand der Wissenschaft die Gewährung einer flugfreien Kernzeit der Nacht von 6 Stunden Dauer aus medizinischer Sicht nicht ausreichend, ist aus den vorstehenden Gründen gleichfalls rechtlich nicht erheblich. Dem dazu gestellten Beweisantrag der Klägerin (Schriftsatz vom 19.03.2015, Bl. XII/02470 f. GA) muss der Senat aber auch deshalb nicht nachgehen, da es sich bei der Frage, ob ein entsprechender Konsens in der Wissenschaft vorliegt, um eine einem Sachverständigengutachten nicht zugängliche rechtliche Bewertung auf der Grundlage dieses Gesetzes handelt, die durch das Gericht selbst vorgenommen werden muss. Im Übrigen fehlt es auch an hinreichenden tatsächlichen Anknüpfungspunkten für einen derartigen Konsens in der Wissenschaft, so dass es sich außerdem um einen Ausforschungsbeweisantrag handelt, dem der Senat auch aus diesem Grund nicht nachgehen muss.

Aus den oben dargestellten Gründen und weil insoweit Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts schon vorliegen, muss der Senat die von der Klägerin auch in Bezug auf die Wirkungen von nächtlichem Fluglärm aufgeworfene Frage, ob die Fluglärmwerte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FLärmSchG mit Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG vereinbar sind, nicht gemäß Art. 100 GG dem Bundesverfassungsgericht zur Entscheidung vorlegen.

**3.3.** Die Klägerin bringt ferner vor, das nach Umsetzung der Musterverfahrensentscheidung mit dem Planergänzungsbeschluss vom 29. Mai 2012 geltende Nachtflugreglement für den Flughafen Frankfurt Main erfülle die Anforderungen einer effektiven und konkreten Begrenzung des Flugverkehrs zur Vermeidung tagähnlicher Belastungsspitzen nicht, da insbesondere die besonders empfindliche Nachtrandstunde von 05:00 bis 06:00 Uhr hier nicht nur „zum Tag“ gemacht, sondern mit noch mehr Fluglärm beaufschlagt werde, als es in den Tagesstunden der Fall sei.

Auch damit zeigt die Klägerin jedoch keinen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt oder wesentliche tatsächliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens auf. Denn dort wurde über das gesamte Lärmschutzkonzept für die Nacht entschieden, dabei nur die Zulassung von durchschnittlich 17 planmäßigen Flugbewegungen in der Mediationsnacht von 23:00 bis 5:00 Uhr beanstandet und darüber hinaus festgestellt, dass das für die Nachtrandstunden verbleibende Kontingent von durchschnittlich 133 planmäßigen Flugbewegungen ebenso wie das Lärmschutzkonzept im Übrigen rechtlich nicht zu beanstanden ist (Hess. VGH 11 C 227/08.T u.a., juris Rn. 577, 792; BVerwG 4 C 8.09 u.a., juris Rn. 260 ff., 352 ff., 379 ff.). Entgegen der Ansicht der Klägerin sind keine greifbaren Anhaltspunkte dafür festgestellt worden, dass der verbleibende Teil des Gesamtnachtkontingents von - bezogen auf das Kalenderjahr - durchschnittlich 133 planmäßigen Flügen hinsichtlich der Nachtrandstunden nicht ordnungsgemäß abgewogen wäre, vielmehr wurde zu einer Korrektur dieses Kontingents ausdrücklich weder hinsichtlich seiner Größe noch hinsichtlich des Bezugszeitraums für den Durchschnittswert eine Veranlassung gesehen (BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 - BVerwG 4 C 8.09 u.a., juris Rn. 353). Ferner wurde festgestellt, dass die Planfeststellungsbehörde jedenfalls im Ergebnis davon ausgehen durfte, dass das von ihr verfolgte Konzept eines Abschwellens und Wiederansteigens der Fluglärmbelastung in den Nachtrandstunden damit gewährleistet ist (BVerwG a.a.O., Rn. 373). Eine erneute Abwägungsentscheidung zur Sicherstellung, dass dieses von der Planfeststellungsbehörde verfolgte Konzept durchgehalten und der Flugverkehr in den Nachtrandstunden durch geeignete Vorkehrungen effektiv und konkret begrenzt wird, hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG a.a.O., Rn. 378) nur für den Fall verlangt, dass sich die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der ihr aufgegebenen Neubescheidung dazu entschließen sollte, das Kontingent für planmäßige Flüge in der Gesamtnacht in der Weise zu erhöhen, dass in den Nachtrandstunden durchschnittlich mehr als die für abgewogen befundenen - bezogen auf das Kalenderjahr - 133 planmäßigen Flugbewegungen zu-

lässig sind, und zwar - entgegen der Ansicht der Klägerin - unter ausdrücklicher Berücksichtigung der drittschützenden Nebenbestimmungen in Teil A XI 5.1.4 des Planfeststellungsbeschlusses 2007, auf die schon die Kläger der Musterverfahren verwiesen wurden.

Weiterer Aufklärungsbedarf ergibt sich deshalb auch nicht aus dem in diesem Zusammenhang wiederholten Vorbringen der Klägerin zur besonderen Empfindlichkeit der Stunde zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr, weil zu dieser Zeit regelmäßig der Schlafdruck nicht mehr hoch und die Gefahr, nach einem Aufwecken nicht wieder einschlafen zu können, hoch sei, und für die Störung des Schlafes die Einzelschallereignisse von hervorgehobener Bedeutung seien.

Auch der von der Klägerin angeführten besonderen Empfindlichkeit der Nachtrandstunden in Bezug auf Einzelschallereignisse begegnet nach den dazu in den Musterverfahren getroffenen Feststellungen schon das Fluglärmschutzgesetz, und zwar damit, dass neben dem maßgeblichen Dauerschallpegel in der gesamten Nacht von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr auch das Maximalpegel-Häufigkeitskriterium herangezogen wird, um die Auslösewerte für die Gewährung passiven Schallschutzes zu bestimmen (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 729 ff., Rn. 755). Da es für die anhand des Fluglärmschutzgesetzes zu treffende Entscheidung über das Lärmschutzkonzept für die Nacht - wie oben schon dargestellt - nicht in erheblicher Weise auf die einzelnen Nachtrandstunden ankommt, ist es auch in diesem Zusammenhang rechtlich unerheblich, ob die Nachtrandstunden besonders empfindlich sind, dass die Stunde zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr zur Nachtzeit gehört, es unstrittig sein dürfte, dass für die Störung des Schlafes die Einzelschallereignisse von hervorgehobener Bedeutung sind und die lautesten Einzelschallpegel von den schweren und großen Flugzeugen verursacht werden. Der Senat ist auch aus diesen Gründen nicht gehalten, in die von der Klägerin angestrebte Beweisaufnahme einzutreten und Sachverständigengutachten über diese Behauptungen einzuholen (Beweisanträge im Schriftsatz der Klägerin vom 30.07.2014, Bl. X/01891 GA). Im Übrigen kann die - hier außerdem unstrittige - Frage, ob die Nachtrandstunden zur Nachtzeit gehören, nur im Wege einer rechtlichen Wertung beantwortet werden, die einem Sachverständigengutachten nicht zugänglich ist. Gleiches gilt für die Bewertung der Bedeutung von Einzelschallereignissen für die Störung des Schlafes als unstrittig, so dass auch darüber kein Beweis durch Einholung eines Sachverständigengutachtens erhoben werden muss.

Aus den oben dargestellten Gründen vermag die Klägerin auch mit ihrem Vorbringen dazu, dass die mit Planänderungsbescheid vom 29. Mai 2012 eingeführte Nachtflugregelung das Konzept eines zum Kern der Nacht hin abschwellenden und danach wieder ansteigenden Flugverkehrs in diesem Zeitsegment nicht durchhalte und der Flugverkehr nicht durch geeignete Vorkehrungen effektiv und konkret begrenzt werde, um tagähnliche Belastungsspitzen zu vermeiden, weil die Regelung schon jetzt dazu führe, dass die Fluglärmimmissionen in den Nachtrandstunden regelmäßig und häufig sogar die Fluglärmbelastung zur Tagzeit übersteigen würden, keinen in den Musterverfahren ungeklärt gebliebenen Sachverhalt und/oder eine wesentliche Bedeutung ihres Nachverfahrens aufzuzeigen.

Da mit dem Planänderungsbescheid vom 29. Mai 2012 lediglich die schon mit der eingetretenen Gestaltungswirkung des Revisionsurteils des Bundesverwaltungsgerichts erfolgte Änderung des Planfeststellungsbeschlusses 2007 umgesetzt wurde, der Inhalt mithin nicht über das hinausgeht, was in den Musterverfahren zur Abgewogenheit genau dieses Lärmschutzkonzepts für die Nacht entschieden wurde, wie oben schon dargestellt wird, war auch dies schon Gegenstand der Musterverfahren. Entgegen der Ansicht der Klägerin lässt sich der Revisionsentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in den Musterverfahren auch nicht entnehmen, dass eine unzulässige tagähnliche Belastungsspitze schon dann vorliegt, wenn die Fluglärmbelastung einer dieser Stunden der Fluglärmbelastung des gesamten Tages ähnlich ist, wie ebenfalls schon oben dargestellt wird, sondern diese Frage stellt sich allenfalls dann, wenn das für abgewogene erachtete Bewegungskontingent von durchschnittlich 133 planmäßigen Flugbewegungen in den Nachtrandstunden überschritten wird.

Aus diesen Gründen vermag die Klägerin mit den von ihr vorgelegten Messergebnissen des Deutschen Fluglärmdienstes von Messstellen in Flörsheim (Anlage K 18 zu ihrem Schriftsatz vom 19.03.2015, Bl. XV/02852 GA) sowie in Mainz (Anlage K 2 zu ihrem Schriftsatz vom 29.02.2016, Bl. XIX/03614 GA) keinen weiteren Aufklärungsbedarf oder Besonderheiten ihres Nachverfahrens aufzuzeigen. Auch insoweit kommt es maßgeblich allein auf die Zahl der Flugbewegungen, nicht aber auf die gemessenen Lärmbelastungen in einzelnen Nachtrandstunden an. Zudem war ein weiteres Ergebnis der Musterverfahren, dass die anhand pauschalierender Ansätze - auch in Bezug auf die Ermittlung der Betriebsrichtungsbelegung - zur Lärmprognose vorgenommene Berechnung künftiger Lärmbelastungen nicht zu beanstanden ist (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 663 ff. [668]) und dies deshalb - wie die Beigeladene zu

Recht vorbringt - durch einzelne Messwerte anhand konkreter Lärmsituationen schon grundsätzlich nicht in Zweifel gezogen werden kann. Die vorgelegten Messergebnisse sind aus diesen Gründen für die in diesem Nachverfahren zu treffende Entscheidung nicht erheblich.

Im Übrigen vermögen die vorgelegten Messungen die in den Musterverfahren festgestellte Geeignetheit des Nachschutzkonzepts auch weder quantitativ noch qualitativ in Zweifel zu ziehen, da sich eine Überschreitung des allein maßgeblichen und nach den in den Musterverfahren getroffenen Feststellungen zulässigen Bewegungskontingents daraus nicht entnehmen lässt. Mit den zunächst vorgelegten Messungen in Flörsheim (Anlage K 18 zum Schriftsatz vom 19.03.2015, a.a.O.) wird nur eine Anzahl dort erkannter Überflüge in beiden Nachtrandstunden im Monat Oktober 2012 in der Größenordnung von maximal etwa 50 Überflügen behauptet, und zwar selbst für den zu der verkehrsreichen Zeit gehörenden Monat Juli nur an insgesamt vier oder fünf Tagen (02., 05., 22., 23. und 24. Juli). Da dies nach den oben dargestellten Feststellungen in den Musterverfahren aber innerhalb des von dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten und als abgewogen bewerteten Gesamtkontingents liegt, bietet das Vorbringen auch insoweit keine hinreichenden Anhaltspunkte für die begehrte weitere Sachaufklärung durch Einholung eines Sachverständigengutachtens dazu, dass an diesen Tagen nicht nur „die Nacht zum Tag“ gemacht, sondern die Klägerin in den Nachtrandstunden stärkerem Fluglärm ausgesetzt werde, als dies zur Tagzeit der Fall sei. Der Senat ist deshalb nicht gehalten, dem dazu gestellten Beweisantrag (im Schriftsatz vom 19.03.2015, S. 89 f., Bl. XIII/02471R GA) nachzugehen.

Darüber hinaus vermögen die von der Klägerin vorgetragene Messergebnisse von Dauerschallpegeln in einzelnen Nachtrandstunden in Flörsheim und Mainz auch wegen der offensichtlichen Unterschiede in der Methodik und/oder den Bezugszeiträumen sowie den Berechnungsmethoden - ungeachtet der von der Beigeladenen dazu vorgebrachten Zweifel an der Messgenauigkeit - qualitativ keine hinreichenden Anhaltspunkte für einen diesbezüglichen weiteren Aufklärungsbedarf zu bieten. Denn im Unterschied zu der dabei vorgenommenen Mittelung jeweils nur über einzelne oder mehrere Nachtrandstunden ist die - in den Musterverfahren unbeanstandet gebliebene - Lärmermittlung und -bewertung für das Lärmschutzkonzept für den Planfeststellungsbeschluss 2007 anhand des Fluglärmschutzgesetzes nach dem dort maßgeblichen nächtlichen Dauerschallpegel, ergänzt durch das Maximalpegel-Häufigkeitskriterium, zu berechnen und berechnet worden. Die von der Klägerin behauptete evidente Ungeeignetheit der

damit kritisierten Auslösewerte des Fluglärmschutzgesetzes wird auch wegen der unterschiedlichen Methodik nicht hinreichend dargelegt.

Es ist infolge dessen rechtlich unerheblich, dass der nach dem Vorbringen der Klägerin dabei gemessene Unterschied zwischen Nachtrandstunden und Tagespegel bspw. am 9. August 2014 15,4 dB(A) betragen und der Lärm der Nachtrandstunden den des Tages demnach um das 32-fache übersteigen soll. Aus diesem Grund ist der Senat auch nicht gehalten, das dazu beantragte Sachverständigengutachten einzuholen (Beweisantrag im Schriftsatz der Klägerin vom 19.03.2015, Bl. XIII/02472 GA). Da außerdem die behaupteten Werte mit den Messprotokollen vorliegen, bedarf es dieses Beweises anhand eines weiteren Sachverständigengutachtens auch nicht mehr.

Dies gilt auch für die mit Schriftsatz vom 29. Februar 2016 unter Bezugnahme auf die damit vorgelegten Messergebnisse in Mainz an den drei Messstationen Laubenheim, Lerchenberg und Weisenau 2 vorgebrachten Beweisanträge. Auch diese Messungen wurden mit einer anderen, von dem Fluglärmschutzgesetz abweichenden Methodik erstellt (Anlage K 2 zum Schriftsatz der Klägerin vom 29.02.2016, Messergebnisse der drei DFLD-Messstationen Mainz-Laubenheim, Mainz -Lerchenberg, Mainz-/Weisenau 2 in den sechs verkehrsreichsten Monaten Mai bis Oktober 2015, Bl. XIX/03614 GA). Gleiches gilt für die Darstellung der anhand dieser Messergebnisse vorgenommenen Auswertung in Bezug auf die jeweils auf eine Stunde bezogenen Dauerschallpegel (S. 9 des Gutachtens, Bl. XIX/03622 GA). Selbst wenn sich daraus - ungeachtet der von der Beigeladenen aufgezeigten Zweifel an der Richtigkeit der Zahl der berücksichtigten Flugereignisse - ergeben sollte, dass die Stunde von 05:00 Uhr bis 06:00 Uhr in einzelnen Fällen einen höheren Dauerschallpegel aufweist als dies bspw. für die Nachmittagsstunden desselben Tages gilt, folgen daraus aus den oben dargestellten Gründen keine Anhaltspunkte für die Ungeeignetheit des nur die Zahl der Flugbewegungen, nicht jedoch Lärmgrenzen festlegenden Lärmschutzkonzepts. Der Senat ist aus diesem Grund auch nicht gehalten, den sachverständigen Beistand der Klägerin dazu zu vernehmen, dass es sich bei diesen Werten um konservative, den Fluglärm unterschätzende Werte handelt (Schriftsatz der Klägerin vom 29.02.2016, S. 9, 18 und 25, Bl. XVIII/03494 und 03503 GA), und/oder ein Sachverständigengutachten dazu sowie darüber einzuholen, welche Liegenschaften der Klägerin von den so ermittelten Werten betroffen sind (Beweisanträge im Schriftsatz der Klägerin vom 29.02.2016, S. 12 f., Bl. XVIII/03497 f. GA) oder auf welche Höhe sich die auf diese Weise für Mainz-Lerchenberg und Mainz-Laubenheim ermittelten Dauerschallpegel in der morgendlichen Nach-

trandstunde, gemittelt über die sechs verkehrsreichsten Monate, belaufen und wie diese sich in Relation zu den Dauerschallpegeln einzelner Stunden am Tag verhalten (Beweisanträge S. 21 - 25 dieses Schriftsatzes, Bl. XVIII/03506 bis 03510 GA).

Auch mit der Darlegung der Betroffenheit der Klägerin wegen ihrer Wohnungen und Dienstwohnungen wird kein aufklärungsbedürftiger Sachverhalt aufgezeigt, der nicht schon Gegenstand der Musterverfahren war. Die Klägerin ist damit - wie schon in dem Teil-Beschluss vom 6. Oktober 2015 dargestellt - keiner wesentlich anderen Situation ausgesetzt, die sich von derjenigen der dem Flughafen benachbarten Kommunen unterscheidet, die Kläger der Musterverfahren waren. Auch aus diesem Grund ist es unerheblich und infolge dessen nicht beweisbedürftig, dass die in ihrem Schriftsatz und dem Gutachten wiedergegebenen Lärmwerte der DFLD-Messstellen in Mainz die Fluglärmbelastung von in der Nähe gelegenen Wohnungen der Klägerin wiedergeben, und die dazu beantragten Sachverständigengutachten müssen gleichfalls nicht eingeholt werden (Anträge im Schriftsatz der Klägerin vom 29.02.2016, S. 12 f., S. 22-24, Bl. XVIII/003497 und 03507 bis 03509 GA).

Zu einem Sachaufklärungsbedarf oder wesentlichen rechtlichen oder tatsächlichen Besonderheiten ihres Nachverfahrens führt wegen der oben dargestellten fehlenden rechtlichen Erheblichkeit auch nicht das Vorbringen der Klägerin dazu, dass der Fluglärm schlagartig um 05:00 Uhr und vor 05:00 Uhr einsetzt. Den auf Einholung eines Sachverständigengutachtens sowie der Einvernahme des sachverständigen Beistandes der Klägerin (Anlage K 3 zum Schriftsatz der Klägerin vom 29.02.2016, Bl. XIX/03629 ff. GA) gerichteten Beweisanträgen (Schriftsatz der Klägerin vom 29.02.2016, S. 25 f., Bl. XVIII/03510 f. GA) dazu sowie über die Häufigkeit solcher die Liegenschaften der Klägerin betreffenden Fluglärmereignisse vor 05:00 Uhr muss der Senat außerdem deshalb nicht nachgehen, weil diese Messergebnisse aus dem vorgelegten Gutachten selbst hervorgehen und es aus diesem Grund an der erforderlichen Beweisbedürftigkeit fehlt, und schließlich, weil das Vorbringen rechtlich nicht erheblich ist. Denn die Messergebnisse sind aus den oben dargestellten Gründen nicht geeignet, die behauptete Rechtswidrigkeit der geltenden Nachtflugregelung wegen eines Verstoßes gegen § 29b LuftVG als eine rechtliche Besonderheit ihres Verfahrens darzutun, da in den Musterverfahren der Schutzbedarf für die Nachtrandstunden bei einem vollständigen Verbot planmäßiger Flugbewegungen in der Nachtkernzeit als geringer beurteilt worden ist, und demnach in den Nachtrandstunden ein An- und Abschwollen des Fluglärms mit

dem für abgewogen Lärmschutzkonzept für die Nacht gewährleistet wird (BVerwG, Urteil vom 04.04.2012 - BVerwG 4 C 8.09 u.a. - juris Rn 373).

Auch mit ihrem weiteren Vorbringen, die zuvor genannten Wohnungen lägen außerhalb der Nachtschutzzone und auch außerhalb der Tagschutzzone, werden demgegenüber weder ein weiterer Aufklärungsbedarf noch wesentliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens aufgezeigt. Wie oben schon dargestellt, können wegen der unterschiedlichen Methodik Besonderheiten oder ein insoweit ungeklärt gebliebener Sachverhalt und damit weiterer Ermittlungsbedarf mit aktuellen Messergebnissen gegenüber den pauschalierend erstellten Berechnungen nach dem Fluglärmschutzgesetz ohnehin nicht aufgezeigt werden. Aber auch die behaupteten Veränderungen der aktuellen Situation in Bezug auf die nach dem Fluglärmschutzgesetz in einem weiteren Verfahren festzusetzenden - und mittlerweile festgesetzten - Schutzzonen vermögen keinen weiteren Aufklärungsbedarf in Bezug auf die Lärmprognose des Planfeststellungsverfahrens aufzuzeigen. Denn selbst wenn damit eine Veränderung der Lärmbelastungen gegenüber den Berechnungen der Lärmprognose belegt worden wäre, könnte dies allenfalls in einem nachfolgenden Verfahren nach dem Fluglärmschutzgesetz geltend gemacht werden, das zudem nur zu einer lokal begrenzten Anpassung der festzulegenden Lärmschutzbereiche führen könnte, ohne dass damit die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegende Gesamtabwägung in ihrem Nachverfahren erschüttert würde. Denn in den Musterverfahren wurde auch dazu schon entschieden und festgestellt, dass selbst dann, wenn es wegen der für pauschalierende Berechnungen generell bestehenden Unsicherheiten in Bezug auf einzelne Fälle oder auch für größere Bereiche zu einer höheren Lärmbelastung und damit einer wesentlich höheren Zahl von Lärmbetroffenen kommen würde, dies gleichwohl zu keiner anderen Abwägungsentscheidung führt, da dem ebenso gewichtige öffentliche Interessen gegenüberstehen (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn. 809).

Auch mit dem weiteren, auf die NORAH-Schlafstudie vom 29. September 2015 (NORAH - Verkehrslärmwirkungen im Flughafenumfeld - Endbericht Band 4: Fluglärm und nächtlicher Schlaf; Anlage K 1 zum Schriftsatz der Klägerin vom 29.02.2016, Bl. XVIII/03518 ff. GA) und daraus von ihrem sachverständigen Beistand entwickelten Aufwachreaktionen gestützten Vorbringen der Klägerin wird kein erneuter oder weitergehender Sachaufklärungsbedarf aufgezeigt. Die Klägerin ist der Ansicht, damit sei eine aktuelle, für den Flughafen Frankfurt Main mit Kernruhezeit spezifische Expositions-Wirkungskurve zwischen dem maximalen Schalldruckpegel eines Fluglärmereignisses

und der fluglärmassoziierten Aufwachwahrscheinlichkeit der Probanden ermittelt worden, und ihr sachverständiger Beistand habe daraus konkrete Zahlen approximiert, die die in der NORAH-Schlafstudie gefundene Aufwachwahrscheinlichkeit für die betreffenden Maximalpegel zutreffend wiedergeben würden. Danach ergebe sich unter Berücksichtigung der vom DFLD ermittelten Messergebnisse bspw. eine Aufwachwahrscheinlichkeit von 1,6 Mal für robuste und gesunde Menschen in der morgendlichen Nachtrandstunde in Mainz-Weisenau.

Nach den in den Musterverfahren getroffenen Feststellungen ist jedoch die Anwendung des Fluglärmschutzgesetzes mit den darin festgelegten Auslösewerten für die Gewährung passiven Schallschutzes sowie die in dem Planfeststellungsbeschluss festgelegten Übernahmegebiete für den Fall, dass passiver Schallschutz nicht ausreichend oder unzulässig ist, maßgeblich und rechtlich nicht zu beanstanden. Ungeachtet der - von der Beigeladenen angeführten - Frage der Nachvollziehbarkeit dieser Berechnungen sowie der oben schon dargestellten fehlenden methodischen Vergleichbarkeit dieser Messergebnisse mit den hier maßgeblichen Berechnungen für die Lärmprognose sind die damit dargelegten Werte angesichts des danach hier maßgeblichen Maximalpegel-Häufigkeitskriteriums von 6 mal 57 dB(A) für die Festlegung der Nachtschutzzone nicht geeignet, eine Gesundheitsgefährdung in Bezug auf die Liegenschaften der Klägerin feststellen zu können. Mit dem behaupteten statistisch sicheren Erwachen in der morgendlichen Nachtrandstunde in Mainz-Weisenau wegen der damit bspw. ermittelten 1,6 Aufwachereignisse in einer Nachtrandstunde und von 3,2 Aufwachereignissen pro Nacht wiederholt die Klägerin lediglich erneut ihre von den Musterverfahrensentscheidungen abweichende Rechtsansicht zur Rechtswidrigkeit der sie betreffenden Lärmbelastungen in Gestalt einer deshalb hier unbeachtlichen Urteilskritik, ohne für die Entscheidung erhebliche Besonderheiten ihres Nachverfahrens aufzuzeigen.

Im Übrigen wird diese Behauptung der Klägerin auch mit der ihrem Vorbringen zugrunde gelegten NORAH-Schlafstudie selbst eher widerlegt als gestützt. Denn ungeachtet dessen, dass die Feststellung eines lärmmedizinischen Konsenses anhand nur einer Studie ohnedies zweifelhaft ist, ergeben sich daraus schon keine Anhaltspunkte für die damit ebenfalls behauptete evidente Ungeeignetheit der nach den diesbezüglichen Feststellungen in den Musterverfahren anzuwendenden Auslösewerte des Fluglärmschutzgesetzes wegen eines entsprechenden wissenschaftlichen Erkenntnisstandes über schon weit vorher drohende Gesundheitsgefahren. Vielmehr konnte der Studie zufolge bezogen auf den Flughafen Frankfurt Main die spontane Aufwachwahrschein-

lichkeit gar nicht sicher berechnet werden, da eine zu geringe Anzahl an untersuchten Nächten mit einem zu dichten Verkehrsaufkommen in den Randstunden vorlag (NORAH-Schlafstudie, S. 89, Bl. XVIII/03562 GA). Zwar wurde ein klarer Zusammenhang zwischen Fluglärmereignissen pro Nacht und der Aufwachhäufigkeit pro Nacht festgestellt (NORAH-Schlafstudie S. 93, Bl. XVIII/03564 GA), der aber schon zu der Festlegung eines Maximalpegel-Häufigkeitskriteriums im Fluglärmschutzgesetz geführt hat, das in den Musterverfahren zugrunde gelegt wurde. Außerdem ergab sich demnach jedoch, dass sich nach Ende der Kernruhezeit am Morgen die mittlere Anzahl der Aufwachreaktionen in den beiden Jahren 2011 (mit Nachtflugbetrieb) und 2012 (ohne Nachtflugbetrieb) nicht wesentlich unterschieden hat, und auch die beiden sog. Bettzeitgruppen (Gruppe 1 mit Schlafbeginn ca. 22 Uhr gegenüber Gruppe 2 mit ca. 23 Uhr) im Jahr 2012 keine deutlichen Unterschiede in der mittleren Anzahl der lärmassoziierten Aufwachreaktionen zeigten (NORAH-Schlafstudie S. 94, Bl. XVIII/03564R GA). Des Weiteren ergab sich danach, dass das Ende der Schlafperiode für die Bettgruppe 2 mehr durch den geplanten Aufstehzeitpunkt als durch das Ende der Kernruhezeit beeinflusst wurde, da zwischen 6:30 Uhr und 7:00 Uhr etwa 50 % der Probanden erwachten, zwischen 7:00 Uhr und 7:30 Uhr etwa 40 %, aber für keinen der Probanden dieser Bettzeit die Schlafperiode zwischen 5:00 Uhr und 6:00 Uhr endete (NORAH-Schlafstudie, S. 99, Bl. XVIII/03567 GA). Auch die Unterschiede in Bezug auf Wachphasen noch vor Ende der geplanten Schlafperiode unterscheiden sich demnach nicht signifikant (NORAH-Schlafstudie, S. 100, Bl. XVIII/03567R GA). Dem Fazit der NORAH-Schlafstudie zufolge kam es mit Einführung der Kernruhezeit auch nicht zu einem Anstieg akuter Schlafstörungen, zu einer Beeinträchtigung des Einschlafprozesses oder zu einem häufigen und verfrühten Erwachen. Vielmehr führte demnach die Einführung der Kernruhezeit zu einer Reduzierung der Lärmbelastung und damit zu einer Verminderung des lärmassoziierten Erwachens, und die Aufwachwahrscheinlichkeit blieb bei gleichem  $L_{A_{\text{smax}}}$  unbeeinflusst, sodass die sog. Nullhypothese beibehalten wurde (NORAH-Schlafstudie, S. 151, Bl. XIX/03593 GA). Die vom sachverständigen Beistand der Klägerin für Mainz-Weisenau und Mainz-Laubenheim berechneten Aufwachwahrscheinlichkeiten sind deshalb als Einzelfallstudie schon nicht geeignet, die hier erforderliche evidente Ungeeignetheit der nach dem Ergebnis der Musterverfahren anzuwendenden Grenz- und Auslösewerte des Fluglärmschutzgesetzes belegen zu können, aus den oben dargestellten Gründen der Maßgeblichkeit der Werte des Fluglärmschutzgesetzes sind sie aber auch rechtlich unerheblich. Der Senat ist deshalb nicht gehalten, dazu wie von der Klägerin beantragt ihren sachverständigen Beistand zu vernehmen und/oder

weitere Sachverständigengutachten dazu sowie zur Richtigkeit der dargestellten Häufigkeit von 07-Betriebsperioden einzuholen (Beweisanträge im Schriftsatz der Klägerin vom 29.02.2016, S. 26-30, Bl. XVIII/03511 bis 03515 GA). Das beantragte (Beweisantrag im Schriftsatz der Klägerin vom 29.02.2016, S. 27, Bl. XVIII/03512 GA) Sachverständigengutachten über die weitere Behauptung, eine angemessene Berücksichtigung vulnerabler Gruppen würde zu einer Erhöhung der auf diese Weise berechneten Aufwachwahrscheinlichkeit gegenüber der in der NORAH-Schlafstudie an gesunden Probanden gewonnenen Erkenntnisse zu Aufwachwahrscheinlichkeiten führen, muss der Senat schon wegen der oben dargestellten, aus der Anwendbarkeit des Fluglärmschutzgesetzes folgenden mangelnden Berücksichtigung individuell beeinträchtigter Personengruppen und damit wegen rechtlicher Unerheblichkeit nicht einholen.

Denn auch dies war Gegenstand der Musterverfahren und es wurde dazu entschieden, dass es auf besondere Empfindlichkeiten bestimmter Bevölkerungsgruppen nicht in rechtlich erheblicher Weise ankommt, da der Gesetzgeber mit dem Fluglärmschutzgesetz deutlich zum Ausdruck gebracht hat, dass das Lärmschutzniveau des § 2 Abs. 2 FLärmSchG an das mit Wohnraum bebaute Grundstück und nicht an die jeweilige individuelle Situation der betroffenen Bewohner anknüpft und somit die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FLärmSchG auch für Bevölkerungsgruppen maßgeblich sind, für die häufig eine besondere Schutzbedürftigkeit reklamiert wird, wie Kinder, alte und kranke Menschen sowie Personen, die aufgrund ihrer beruflichen Tätigkeit besonders unter dem Fluglärm leiden (Hess. VGH, Urteil vom 21.08.2009 - 11 C 227/08.T u.a. -, juris Rn 607). Der Senat ist deshalb auch nicht gehalten, Beweis durch Einholung eines Sachverständigengutachtens darüber zu erheben, dass - wie die Klägerin vorbringt - es in der tatsächlich gegebenen Wohnbevölkerung auch Gruppen mit erhöhter Empfindlichkeit gegen fluglärmbedingte Schlafstörungen gibt und, wenn dies bei der Bildung des „Norm-Menschen“ berücksichtigt würde, daraus eine Aufwachwahrscheinlichkeit von 100 % bei 07-Betrieb in den sechs verkehrsreichsten Monaten in Mainz-Laubenheim resultiere (Beweisantrag im Schriftsatz der Klägerin vom 29.02.2016, S. 29 f., Bl. XVIII/03514 GA).

#### IV. Nebenentscheidungen

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

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

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

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

Die Entscheidung über die Vollstreckbarkeit beruht auf § 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.

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

## V. Rechtsmittelbelehrung

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

Hessischen Verwaltungsgerichtshof  
Brüder-Grimm-Platz 1  
34117 Kassel

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).

Thürmer

Heuser

Bohn

Schmidt

Kohde

A. Sachverhalt.....	03
B. Gründe.....	16
I. Einstellung nach Teilerledigungserklärung (übrige Kläger).....	16
II. Zulässige Entscheidung nach § 93a VwGO.....	16
1. Einbeziehung des Planergänzungsbeschlusses vom 29. Mai 2012.....	16
2. Formelle Voraussetzungen.....	18
3. Art. 103 GG.....	18
III. Materielle Entscheidung nach § 93a VwGO.....	18
1. Lagebedingte Besonderheiten.....	19
2. Planergänzungsbeschluss vom 29. Mai 2012.....	20
3. Lärmschutzkonzept für die Nacht.....	21
3.1 § 29b LuftVG.....	21
3.2 Lärmmedizin.....	27
3.3 Nachtrandstunden/An- u. Abschwellen.....	33
IV. Nebenentscheidungen.....	42

