

Philipp-Gerlach • Teßmer

Kanzlei Philipp-Gerlach • Teßmer - Niddastr. 74 - 60329 Frankfurt/Main

**An das
Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr
und Landesentwicklung
Staatsminister Dieter Posch
Kaiser-Friedrich-Ring 75

65185 Wiesbaden**

Ursula Philipp-Gerlach
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Verwaltungsrecht

Dirk Teßmer
Rechtsanwalt

Tobias Kröll
Rechtsanwalt

Niddastraße 74
60329 Frankfurt/Main

Tel.: 069 / 4003 400-13
Fax: 069 / 4003 400-23

kanzlei@pg-t.de

in Kooperation mit
Rechtsanwaltskanzlei:

Franz Neukirch
Rechtsanwalt, FA für Verwaltungsrecht
www.ra-neukirch.de

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Frankfurt am Main, den

11F62

10.06.2011

Planfeststellung zum Ausbau des Frankfurter Flughafens – Landebahn Nordwest - Antrag auf Sicherstellung der Nachtruhe in der Zeit von 23.00 – 05.00 Uhr

Sehr geehrter Herr Staatsminister Posch,

als Prozessbevollmächtigte in dem Klageverfahren gegen den Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18.12.2007 zum Ausbau des Frankfurter Flughafens - PF-66 p -V - mit den gerichtlichen Aktenzeichen des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs 11 C ###/08.T

beantragen wir

namens und im Auftrag

der Antragsteller 1 - 41

1. **den Planfeststellungsbeschluss insoweit außer Vollzug zu setzen, als dieser in der Zeit zwischen 23.00 und 05.00 Uhr planmäßige Flüge zulässt, und**
2. **ggfs. durch weitere, geeignete Maßnahmen gegenüber dem Flughafenbetreiber sicherzustellen, dass ab der Erhöhung des Koordinierungseckwertes für das um die Landebahn Nordwest erweiterte und betriebene Flughafensystem Frankfurt Main durch den Winterflugplan 2011/2012 in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr (Mediationsnacht) keine planmäßigen Flüge auf dem Flughafen Frankfurt Main abgewickelt werden.**

Begründung

Durch Urteil vom 21.08.2009 hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof in den Verfahren 11 C 227/08.T, 11 C 509/08.T, 11 C 499/08.T, 11 C 359/08.T, 11 C 336/08.T, 11 C 329/08.T, 11 C 321/08.T, 11 C 312/08.T entschieden:

Der Beklagte wird verpflichtet, über die Zulassung planmäßiger Flüge in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr in Teil A II 4.1.2 des Planfeststellungsbeschlusses des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung vom 18. Dezember 2007 und über den Bezugszeitraum für die Zulassung von durchschnittlich 150 planmäßigen Flügen je Nacht in Teil A II 4.1 Sätze 2, 3 und 4 des Beschlusses unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden. Soweit der Planfeststellungsbeschluss diesen Verpflichtungen entgegensteht, wird er aufgehoben.

Damit hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof u.a. für Recht erkannt, dass die Regelung zum planmäßigen Nachtflug in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr rechtswidrig ist. Unter Zugrundelegung dieses Urteils haben die Antragsteller einen rechtlichen und tatsächlichen Nachteil hinzunehmen, der nach gegenwärtigem Stand der Dinge einen klaren Verstoß gegen geltendes Recht darstellt. Umgekehrt werden der Flughafenbetreiber sowie Luftverkehrsgesellschaften begünstigt, ohne einen materiell-rechtlichen Anspruch zu haben. Der Eingriff in die Rechtspositionen der Antragsteller wiegt vor diesem Hintergrund ohne Zweifel schwerer und gewichtiger als das Interesse der von einem ungehinderten Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses Begünstigten.

Das zur Behebung dieses rechtswidrigen Zustandes berufene Land Hessen hat bislang nichts zur Erfüllung des vom VGH Kassel als rechtlich begründet erachteten Schutzanspruchs der Antragsteller unternommen. Weder ist es seiner Verpflichtung zur Neuentcheidung nachgekommen noch sind gegenwärtig irgendwelche Schritte zur vorläufigen Sicherung der Rechte der Antragsteller erkennbar. Damit lässt das Land Hessen, das Ergebnis einer Hauptsacheentscheidung faktisch und zu Unrecht leerlaufen.

Diesem Befund kann auch nicht ernsthaft entgegengehalten werden, dass der Planfeststellungsbeschluss mangels Rechtskraft des Urteils des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs – wegen der anhängigen Revisionsverfahren – in seiner gegenwärtigen Gestalt vollzugsfähig ist und sein müsste.

Die grundsätzliche Vollzugsfähigkeit eines luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsbeschlusses ergibt sich zwar aus der vom Gesetzgeber getroffenen Entscheidung, für diesen den Suspensiveffekt entfallen zu lassen. Gleichwohl ist mit dieser Entscheidung nicht die Risikoverteilung in der Weise vorweggenommen, dass sich das Vollzugsinteresse gegenüber dem Aufschiebinteresse regelhaft durchsetzt. Die Umkehrung in § 80 Abs. 1 und 2 VwGO angelegten Regel-Ausnahme-Verhältnis der aufschiebenden Wirkung zum Sofortvollzug führt für die im Rahmen des vorläufigen Rechtsschutzes nur zu einer Vorstrukturierung der Interessenabwägung, nicht aber zu einem Präjudikat.

(BVerwG, B.v. 14.04.2005, 4 VR 1005/04, Rn 12 nach juris)

Neben dieser Klarstellung zum Sofortvollzug durch den bezeichneten Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts wurde dort eine Sachlage verhandelt und beschieden, deren rechtliche Bewertung sich nicht nur ohne weiteres auf den vorliegenden Fall übertragen lässt, sondern gerade wegen der vorliegenden Hauptsacheentscheidung zwingend zu beachten ist, mithin hier erst recht gelten muss. Denn im Hinblick auf die von Vollzugsaussetzungsanträgen von durch Fluglärmimmissionen durch das Vorhaben betroffenen Nachbarn führt das Bundesverwaltungsgericht (aaO, Rn 14, 15 nach juris) weiter aus:

„... Zwar besteht im Falle unzulänglicher Immissionsvorsorge grundsätzlich nur ein Anspruch auf Planergänzung, der gegebenenfalls im Wege einer Verpflichtungsklage

durchzusetzen ist und es in aller Regel ausschließt, vorläufigen Rechtsschutz auf der Grundlage des § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO zu gewähren. Jedoch kommt auch bei bloßen Lärmbelästigungen oder sonstiger mittelbarer Betroffenheit eine (teilweise) Planaufhebung in Betracht, wenn das zum Schutz der Nachbarschaft entwickelte Konzept des Planungsträgers Defizite aufweist, die so schwer wiegen, dass die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage gestellt erscheint (vgl. BVerwG, Urteile vom 7. Juli 1978 - BVerwG 4 C 79.76 u.a. - BVerwGE 56, 110, vom 20. Oktober 1989 - BVerwG 4 C 12.87 - BVerwGE 84, 31 und vom 18. April 1996 - BVerwG 11 A 86.95 - BVerwGE 101, 73; Beschluss vom 12. November 1992 - BVerwG 7 ER 300.92 - Buchholz 442.08 § 36 BBahnG Nr. 22). ...

Würde es den Beigeladenen in dieser Situation der Ungewissheit gestattet, unter Ausnutzung der gesetzlichen Sofortvollzugsanordnung von dem Planfeststellungsbeschluss unbeschränkt Gebrauch zu machen, so würden hierdurch vollendete Tatsachen geschaffen, die zur Folge haben könnten, dass nicht bloß etwaige private Rechtspositionen, sondern auch gewichtige Gemeinwohlbelange beeinträchtigt werden und immissionsschutzrechtliche Vorkehrungen, die nicht bloß zum Schutz privater Rechtspositionen geboten sind, sondern auch im öffentlichen Interesse zu berücksichtigen sind, nicht mit dem Gewicht zum Tragen kommen, das ihnen gebührt.“

Im Unterschied zu dem vom Bundesverwaltungsgericht entschiedenen Fall, in dem das Bundesverwaltungsgericht in erster Instanz zuständig war, bei dem es aber zum Zeitpunkt der Entscheidung über den Antrag des einstweiligen Rechtsschutzes bloß eine summarische Prüfung geben konnte, liegt gegenwärtig bereits eine Hauptsacheentscheidung vor, in der sich das berufene, zuständige Gericht vor allem mit der hier in Streit stehenden Frage der Nachtflüge in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr (Mediationsnacht) dezidiert auseinandergesetzt hat und dabei eindeutig zugunsten der Antragsteller entschieden hat. Umso mehr muss eine vorzunehmende Interessenabwägung zugunsten der Antragsteller ausfallen.

Dies ergibt sich nicht zuletzt aus den verschiedenen im Urteil angeführten Begründungsansätzen, die unabhängig von einander die Entscheidung tragen.

Das Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs beschäftigt sich unter der Gliederungsnummer III.9.4.1.1 (Rn 752 – 779 nach juris) ausführlich mit der der Planfeststel-

lung zugrundeliegenden Abwägungsentscheidung zum Schutz der Nachtruhe in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr. Dabei werden zunächst die Voraussetzungen dargestellt, unter denen ein planmäßiger Flugbetrieb unter Beachtung der Rechtswirkungen des § 29b Abs. 1 Satz 2 LuftVG möglich sein kann (Rn 753 – 756 nach juris). Sodann werden die einzelnen Punkte aufgeführt, die unter Beachtung des Abwägungsgebots als fehlerhaft erkannt worden sind:

Zunächst weist der Hessische Verwaltungsgerichtshof daraufhin, dass weder im Planfeststellungsbeschluss noch im Gerichtsverfahren konkret-zahlenmäßig dargelegt worden sei, dass der nächtliche Frachtverkehr insgesamt, das heißt in der Bilanz aller nächtlichen Frachtflüge, überwiegend dem Transport von Expressfracht dient (Rn 757 nach juris). Insofern liegt schon ein abwägungserheblicher Ermittlungsfehler vor, der zugegebener Maßen für das Ergebnis einer Interessenabwägung allerdings nicht notwendigerweise einen klaren Ausschlag zum Interesse der Antragsteller signalisieren muss.

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat in seiner weiteren Begründung allerdings unterstellt, dass unter dem Aspekt der Dringlichkeit der Frachtdienstleistungen ein standortspezifischer Nachtflugbedarf besteht, und gelangt dennoch zu dem Ergebnis, dass die vorgesehene Zulassung von 17 Nachtflügen in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr nicht den Anforderungen des Abwägungsgebotes gerecht wird (Rn 758 nach juris).

Für die Zulassung von planmäßigen Passagierflügen in der Mediationsnacht folgt das bereits daraus, dass das Hessische Ministerium selbst davon ausgeht, dass die wirtschaftlichen Belange der Beigeladenen und der Nutzer des Flughafens hinter den Lärmschutzbelangen der Betroffenen zurücktreten müssen (PFB, S. 1168 f.), gleichwohl aber als Übergangsregelung einer Zulassung planmäßiger Passagierflüge getroffen wird, deren zeitliche Dauer von der Ausnutzung der 17 Nachtflüge durch Fracht- und Postflüge abhängt. Damit hat sich das Ministerium in einen nicht auflösbaren Widerspruch zu seiner grundsätzlichen und zutreffenden Bewertung, dass insoweit den Lärmschutzbelangen der Betroffenen der Vorrang vor den rein wirtschaftlichen Interessen des Betreibers und der Nutzer des Flughafens einzuräumen ist, gesetzt (Rn 758 nach juris). Damit ist das Abwägungsergebnis selbst fehlerhaft, leidet mithin an bereits deswegen an einem eigenständigen Gewichtungsfehler.

Hinzutritt ein weiterer Bewertungs- und Gewichtungsfehler, der auf der Annahme beruht, dass der Planfeststellungsbeschluss ein wesentliches Planungsziel und damit seine innere Konsistenz verliert, wenn einerseits eine neue Landebahn zur Stärkung der Dreh-

kreuzfunktion errichtet werden solle, aber andererseits das für die Aufrechterhaltung dieser Funktion unerlässliche Kontingent an nächtlichen Frachtflügen [in der Mediationsnacht] wegfallen würde (PFB, S. 1207 f.). Dieser Annahme steht das vom Flughafenbetreiber ursprünglich beantragte Betriebskonzept, das auf planmäßige Frachtflüge in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr gänzlich verzichtet, entgegen, das als sicherer Beleg dafür zu werten ist, dass die mit dem Ausbau verfolgten Planungsziele, insbesondere die Sicherung und Stärkung der Drehkreuzfunktion, auch im internationalen Wettbewerb ohne planmäßige Flüge zwischen 23.00 und 05.00 Uhr erreicht werden können, mögen damit auch Abstriche an der Zielvollkommenheit des Plans verbunden sein (Rn 760 nach juris).

Als weiteren Abwägungsfehler hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof die sachlich unzutreffende Argumentation identifiziert, dass die Zulassung 17 planmäßiger Flüge in der Mediationsnacht unter lärmmedizinischen Gesichtspunkten wünschenswert sei, da die Nachtrandstunden durch ein allmähliches Abnehmen der Lärmereignisse in der ersten Nachtzeitscheibe und ein zurückhaltendes Wiederaufleben am frühen Morgen entlastet würden. Mit Blick auf die langfristig allein dem Frachtsegment zugute kommenden Regelung, sei vielmehr mit einer erheblich nachteiligen Auswirkung zu rechnen, da die Frachtflüge sich vor allem in der Mitte der Nacht bündeln und dies lärmmedizinisch besonders nachteilig sei (Rn 761 nach juris).

Auch die Begründung des Ministerium, flugbetriebliche Regelungen für die Nachtzeit dürften allein aus den verfolgten Nachtschutzziele hergeleitet werden und eine Ausgleich für unzumutbare Lärmbelastungen am Tage sei daher nicht verfügbar, wird durch den Hessischen Verwaltungsgerichtshof beanstandet und als nicht tragfähig erachtet. Denn jedenfalls bei der abschließenden Entscheidung über die Nachtflugregelung insgesamt habe die Planfeststellungsbehörde nach den Anforderungen des Abwägungsgebots alle für und gegen die Regelung streitenden Belange gegen- und untereinander abzuwägen. Danach sei die Planfeststellungsbehörde auch bei der Entscheidung über die Regelung des Flugbetriebs in der Kernzeit der Nacht gehalten, gravierende Lärmbelastungen am Tag in die planerische Abwägung einzustellen, wobei bereits jetzt und erst recht im Jahr 2020 sehr viele Menschen und schutzwürdige Einrichtungen einer ganz beträchtlichen und nicht vollständig ausgleichbaren Lärmbelastung ausgesetzt sein werden. Jede einzelne Betriebsregelung müsse daher vor dem Hintergrund dieser gewaltigen Gesamtlärmbelastung gesehen und bewertet werden; das gelte erst recht für die besonders schutzwürdige Nachtruhe von 23.00 bis 05.00 Uhr (Rn 762 nach juris).

Schließlich wird unter den Rn 763 – 775 (nach juris) ausführlich erläutert, dass und warum die luftverkehrsrechtliche Abwägung im konkreten Fall unter einem erheblichen und vor allem rechtlich relevanten Einfluss der Vorgaben der Landesplanung gestanden hat, die tatsächlich nicht mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingeflossen sind.

Dass die bezeichneten Abwägungsfehler sich nicht auf die Ausgewogenheit der Planung insgesamt auswirken, ist für die Interessenabwägung über die Aussetzung des Vollzugs von Regelungen, die für den Antragsteller zu einem nachteiligeren Ergebnis führen, und für die Sicherstellung der Nachtruhe in der Mediationsnacht unerheblich. Denn insofern hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof offensichtlich entweder die Teilbarkeit der planerischen Abwägungsentscheidung oder aber die isolierte Anfechtbarkeit einzelner belastender Nebenbestimmung anerkannt. Das Vollzugsinteresse, das an dem Planfeststellungsbeschluss im Übrigen bestehen kann, kann sich bezogen auf den isolierten Teil, der für rechtswidrig erkannt wurde, nicht mehr mit dem gleichen Gewicht durchsetzen. Vielmehr ist es umgekehrt so, dass das Interesse derjenigen, deren Rechte rechtswidrig beeinträchtigt werden, an der Außervollzugsetzung des isolierten Gegenstandes der Planfeststellung von vornherein höher ist.

Diese Rechtsfolge gilt auch für die Antragsteller, deren Klage zugunsten der Musterverfahren ausgesetzt worden ist, da sich deren Betroffenheit hinsichtlich der für rechtswidrig erkannten Regelung des Planfeststellungsbeschlusses nicht von der Betroffenheit der Musterkläger unterscheidet. Der Hessische Verwaltungsgerichtshof hat vielmehr für alle „Lärmkläger“ festgestellt, dass diese - die Kommunen als Trägerinnen von Einrichtungen und Eigentümerinnen von Wohnungen - durch den Nachtfluglärm abwägungserheblich betroffen sind und daher durch die Zulassung von 17 Flügen von 23.00 bis 05.00 Uhr in ihren Rechten verletzt werden (Rn. 776 nach juris). Da sich die Nutzung der bestehenden Bahnen, was den Flugverkehr von 23.00 bis 05.00 Uhr angeht, abwägungsrelevant auch auf die Situation der Antragsteller als Kläger eines ausgesetzten Verfahrens auswirkt, kann für sie nichts anderes gelten.

Im Übrigen ist die Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs eine Hauptsacheentscheidung. Insofern ist ihr zuzugestehen, das Ergebnis einer langwierigen und gründlich durchdachten rechtlichen Überprüfung zu sein. Es spricht daher einiges dafür,

dass die Entscheidung als tatrichterliches Urteil unabhängig von denkbaren, anderweitig vertretbaren Ergebnissen einer Bewertung des Sachverhalts Bestand haben wird. Jedenfalls ist diese Entscheidung, die die Rechtswidrigkeit der Nachtflüge zwischen 23.00 und 05.00 Uhr mit Blick auf den Schutz der Lärmbetroffenen eindeutig und in mehrfacher Hinsicht herausstreicht, Anlass genug, dass das HMWVL bereits von Amts wegen, spätestens aber nun auf Grundlage der Eingabe der Antragsteller die Außervollzugsetzung des Planfeststellungsbeschlusses, soweit er Nachtflüge in der Zeit zwischen 23.00 und 05.00 Uhr erlaubt, gem. § 80 Abs. 4 VwGO verfügt und damit die Nachtruhe sichert.

Dies ergibt sich schließlich auch aus dem allgemeinen Rechtsgedanken, der § 80 Abs. 4 Satz 3 1. Alt. VwGO innewohnt. So ist bei einem offensichtlichen Erfolg des Rechtsmittels eines Belasteten in der Hauptsache oder bei ernstlichen Zweifeln an der Rechtmäßigkeit des Verwaltungsakts im Hinblick auf die Recht des anfechtenden Dritten die aufschiebende Wirkung anzuordnen (vgl. etwa Ziekow, VwGO, § 80a, Rn 32).

Ernstliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit des angegriffenen Verwaltungsaktes bzw. isoliert anfechtbaren Teils des Verwaltungsaktes bestehen allein schon deswegen, weil es die die Rechtswidrigkeit des (Teil-)Verwaltungsaktes bestätigende Hauptsacheentscheidung gibt. Insofern hatte das Rechtsmittel in der Hauptsache offensichtlich Erfolg.

Darüber hinaus handelt es sich bei dem Lärm durch Nachtflüge gerade in der Mediationsnacht um eine Härte handelt, die unbillig ist, was sich aus lärmmedizinischen Erkenntnissen ergibt, die auch von der Rechtsprechung im Grundsatz anerkannt worden sind:

„Der Senat teilt die Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 9. November 2006 - 4 A 2001.06 -, Rn. 76; Beschluss vom 1. November 2007 - 4 VR 3000.07 -, Rn. 31), dass jeder zusätzliche Flug eine zusätzliche Belastung und jeder Flug, der unterbleibt, eine Entlastung bedeutet.“

(Rn 776 nach juris)

Dass diese Härte nicht aus überwiegenden öffentlichen Interessen geboten ist, ergibt sich aus der Gesamtschau der Lärmverhältnisse in der Urteilsbegründung im Zusammenhang mit den landesplanerischen Absichten ergibt, insbesondere aus der weiteren Zunahme der Belastung mit Fluglärm am Tage:

„All diese Umstände [, die gegen eine Nachtflugverbot sprechen,] waren aber auch dem Träger der Landesplanung bei der Verabschiedung der LEP-Änderung 2007 bekannt und all diese Umstände sind zwar von hohem Gewicht, aber nicht so gewichtig, dass sie einem Verbot planmäßiger Flüge von 23.00 bis 05.00 Uhr als im Wege der Abwägung unüberwindbares Hindernis entgegenstünden. Es wurde oben im Einzelnen dargelegt und sei hier kurz wiederholt, dass nicht einzelne Wohngebiete oder Kommunen, sondern eine Region einer ganz beträchtlichen Lärmbelastung durch den künftigen Flugbetrieb ausgesetzt sein wird. Rund 80.000 Menschen haben in der Nacht-Schutzzone eine Lärmbelastung zu erwarten, die nur durch Gewährung baulichen Schallschutzes auf ein zumutbares Maß reduziert wird. Das gilt am Tag für ca. 44.000 Personen, die die Außenwohnbereiche ihrer Grundstücke nur noch eingeschränkt nutzen können. Die Ansprüche auf Gewährung von baulichem Schallschutz und Entschädigungsleistungen sind nicht geeignet, die fluglärmbedingten Nachteile vollständig zu kompensieren. In der Tag-Schutzzone 2, in der der Gesetzgeber die Errichtung von Schulen und Kindergärten aus Lärmschutzgründen grundsätzlich untersagt, werden künftig ca. 280.000 Menschen wohnen. Die Fluglärmbelastungen am Tag dürfen, wie ebenfalls dargelegt, auch bei der abwägenden Entscheidung über die Zulassung von Nachtflügen nicht außer Acht gelassen werden. Diese immense Fluglärmbelastung, der eine ganze Region ausgesetzt sein wird, ruft einen Planungskonflikt hervor, der von dem Träger der Landesplanung bewältigt werden musste und auch in dem oben beschriebenen Sinn gelöst worden ist.“

(Rn 775 nach juris)

Das Revisionsverfahren hindert zunächst nur die Rechtskraft der Entscheidung des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs. Da Klagen gegen eine luftverkehrsrechtliche Planfeststellung qua lege keine aufschiebende Wirkung haben, bleibt der Planfeststellungsbeschluss insgesamt formal vollzugsfähig. Einen weitergehenden Gewinn als diese umfassende formale Vollzugsfähigkeit lässt sich dem Umstand der Revisionseinlegung nicht entnehmen. Vielmehr bleibt es dabei, dass die Umkehrung des in § 80 Abs. 1 und 2 VwGO angelegten Regel-Ausnahme-Verhältnis der aufschiebenden Wirkung zum Sofortvollzug für die im Rahmen des vorläufigen Rechtsschutzes vorzunehmende Interessenabwägung nur zu einer Vorstrukturierung, nicht aber zu einem Präjudikat führt.

Nach alledem bleibt bei der vorzunehmenden Interessenabwägung aufgrund des bereits eingetretenen Erfolgs in den Musterverfahren, an dem die ausgesetzten Verfahren der Antragsteller über § 93a VwGO gleichermaßen teilhaben, festzuhalten, dass die Rechtswidrigkeit der isoliert anfechtbaren Regelung über die Nachtflüge in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr den Vollzug des Planfeststellungsbeschluss insoweit hindert, als er planmäßige Flüge in der Zeit zwischen 23.00 bis 05.00 Uhr erlaubt. Anders ausgedrückt, der Planfeststellungsbeschluss ist insoweit außer Vollzug zusetzen, als er über die Tagzeit und die Nachtrandstunden (22.00 Uhr – 23.00 Uhr und 05.00 – 06.00 Uhr) hinaus planmäßige Flugbewegungen zulässt.

Sofern sich das Hessische Ministerium möglicherweise aufgrund des Aufbaus des Regel-Ausnahme-Verhältnisses der Regelungen in Teil II.A.4.1 außer Stande sieht, allein über den Weg einer Außervollzugsetzung des Planfeststellungsbeschluss dem Begehren des Antragstellers gerecht zu werden, hat es weitergehenden Maßnahmen zur Sicherung der Rechte der Antragsteller auf Nachtruhe gegenüber der Begünstigten zu verfügen. Denn um es nochmals und abschließend klar zum Ausdruck zu bringen:

Die Antragsteller haben ein Recht auf Nachtruhe und einen Anspruch darauf, dass am Flughafen Frankfurt Main in der Nacht zwischen 23.00 und 05.00 Uhr keine planmäßigen Flüge stattfinden. Dieses Recht ist vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung zu beachten. Dieser Anspruch ist vom HMWVL mit geeigneten Mitteln zu sichern.

Kroll
Rechtsanwalt