



Hessischer Verwaltungsgerichtshof

Im Namen des Volkes

Urteil

In dem Verwaltungsstreitverfahren

1.

a) des Herrn Dipl.-Ing. Jochen Busch,
b) der Frau Carmen Busch,
c) des Kindes Manuela Busch,
zu 1c) vertreten durch die Kläger zu 1a) und 1b),
sämtlich wohnhaft: Schönbornstraße 24, 65439 Flörsheim,

2.

a) des Herrn Andreas Hartmann,
b) der Frau Astrid Hartmann,
c) der Frau Kim Verena Hartmann,
sämtlich wohnhaft: Maler-Schütz-Straße 9, 65439 Flörsheim,

3.

a) des Herrn Bernd Kunz,
b) der Frau Christine Kunz,
c) des Kindes Katharina Kunz,
d) des Kindes Konstantin Kunz,
zu 3c) und 3d) vertreten durch die Kläger zu 3a) und 3b),
sämtlich wohnhaft: Gräfenhäuser Straße 3, 64546 Mörfelden-Walldorf,

4.

a) des Herrn Jörg Lemke,
b) der Frau Kirsten Lemke,
c) des Kindes Jens Lemke,
d) des Kindes Mären Lemke,
zu 4c) und 4d) vertreten durch die Kläger zu 4a) und 4b),
sämtlich wohnhaft: Neckarstraße 3, 65439 Flörsheim,

5.

a) des Herrn Erich Nagel,
Lauterbornweg 22, 63069 Offenbach,

6.

a) des Herrn Bernd Zürn,
b) der Frau Ursula Zürn,
beide wohnhaft: Wiesenring 49, 65439 Flörsheim,

Kläger,

bevollmächtigt: Rechtsanwalt Matthias M. Möller-Meinecke,
Am Plan 30, 994.38 Tiefengruben,

g e g e n

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

Beklagten,

bevollmächtigt: Rechtsanwalt Dr. Volker Gronefeld u.a.,
Prinzregentenplatz 23, 81675 München,

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

bevollmächtigt: Rechtsanwälte Freshfields Bruckhaus Deringer,
Tanusanlage 11, 60329 Frankfurt am Main,

wegen Luftverkehrsrechts

hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof - 12. Senat - durch

Vorsitzenden Richter am Hess. VGH Dr. Zysk, Richterin
am Hess. VGH Thürmer, Richter am Hess. VGH Dr.
Dieterich, Richter am Hess. VGH Hassenpflug, Richter
am Hess. VGH Pabst, ehrenamtlicher Richter Heymann,
ehrenamtliche Richterin Heckmann

auf Grund der mündlichen Verhandlung vom 13. Juli 2004 und vom 14. Juli 2004 für Recht
erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der
Beigeladenen haben die Kläger zu 1) bis 6) zu je 1/6 zu tragen.

Das Urteil ist wegen der außergerichtlichen Kosten des Beklagten und der Beigeladenen vorläufig vollstreckbar. Die Kläger können die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des jeweiligen Vollstreckungsbetrages abwenden, wenn nicht der jeweilige Vollstreckungsgläubiger vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand

Die Kläger, Eigentümer selbstgenutzter Wohnimmobilien und ihre Kinder, begehren aus Lärmschutzgründen die Verpflichtung des beklagten Landes, der beigeladenen Betreiberin des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main aufzugeben, den Flugverkehr von und zum Flughafen Frankfurt am Main in erster Linie durch ein Nachtflugverbot einzuschränken, hilfsweise ihre Grundstücke in das Schutzgebiet für obligatorischen passiven Schallschutz einzubeziehen sowie - weiter hilfsweise - die Verpflichtung des Beklagten, sie unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zum passiven Schallschutz neu zu bescheiden.

Die Kläger zu 1 a) bis 1 c), zu 2a) bis 2c) sowie zu 4a) bis 4d) und zu 6a) und 6b) wohnen in Flörsheim, hierbei die Kläger zu 1) im Nordwesten der Kernstadt, die Kläger zu 2) im Nordosten der Kernstadt, die Kläger zu 4) im Stadtteil Wicker und die Kläger zu 6) im Süden des Stadtteils Weilbach. Die Kläger zu 3) wohnen im Süden des Stadtteils Mörfelden von Mörfelden-Walldorf und der Kläger zu 5) wohnt im Süden von Offenbach.

Der Flughafen Frankfurt am Main ist vor dem 2. Weltkrieg angelegt worden. Die Betriebsgenehmigung, die mit einem allgemeinen Auflagenvorbehalt versehen ist, wurde mehrfach geändert und neu gefasst; insbesondere durch Bescheid des damaligen Hessischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr vom **20. Dezember 1957**. Auf der Grundlage weiterer Genehmigungen vom 27. Oktober 1960 und 3. Juni 1964 wurde die nördliche Start- und Landebahn (07 L/25 R) auf 3.900 m sowie die südlich parallel verlaufende Start- und Landebahn (07 R/25 L) auf 3.750 m verlängert.

Mit Bescheid vom **23. August 1966** genehmigte der Hessische Minister für Wirtschaft und Verkehr im Zuge des geplanten Ausbaus des Flughafens die nochmalige Verlängerung der (parallelen) Start- und Landebahnen auf jeweils 4.000 m mit einer Verlegung

der Schwellen 25 R und 25 L um ca. 600 bzw. 670 m nach Westen sowie die Anlage der Startbahn 18-(West) mit einer Länge von ebenfalls 4.000 m. Der Betrieb der Startbahn 18 ist auf Starts in Richtung Süden beschränkt.

Durch **Beschluss vom 23. März 1971** stellte das Ministerium den Plan für die Errichtung der Startbahn 18 (West) und die Verlängerung des bestehenden Parallelbahnsystems im Wesentlichen entsprechend dem 1966 genehmigten Ausbauplan fest. In der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses ist ausgeführt, der Flughafen Frankfurt am Main habe sich zu einem der bedeutendsten Knotenpunkte des innerdeutschen und internationalen Luftverkehrs entwickelt. Die Erweiterung des Start- und Landebahnsystems sei notwendig, um das künftig zu erwartende hohe Verkehrsaufkommen abwickeln zu können; eine mögliche Kapazitätsgrenze werde damit zeitlich weit hinaus geschoben. Die Startbahn 18 (West) ermögliche eine Erhöhung der Kapazität auf 70 Flugbewegungen unter Instrumentenflugregeln in einer Spitzenstunde. Gesundheitsschäden durch Fluglärm seien nach den medizinischen Gutachten nicht zu erwarten.

Durch Bescheid vom 24. Januar 1972 (StAnz. S. 219) stellte das Ministerium fest, dass eine Anpassung der Betriebsgenehmigung an den Planfeststellungsbeschluss nicht erforderlich sei.

Nach Inbetriebnahme der Startbahn 18 im Jahr 1984 ordnete das Ministerium durch mehrere Nachträge zur Betriebsgenehmigung, insbesondere durch Bescheid vom **16. Juli 1999** Einschränkungen des zivilen Nachtflugverkehrs an.

Anfang 2000 wurde ein bereits im Jahr 1998 eingeleitetes Mediationsverfahren zur künftigen Entwicklung des Verkehrsflughafens Frankfurt am Main abgeschlossen; die Mediationsgruppe legte einen Bericht mit einem Empfehlungspaket vor (Optimierung des vorhandenen Systems, Kapazitätserweiterung durch Ausbau, Nachtflugverbot, Anti-Lärm-Paket, Regionales Dialogforum). Im Rahmen des Mediationsverfahrens wurden mehrere lärmphysikalische Gutachten eingeholt. Insbesondere in dem Gutachten des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e. V. - DLR - vom 14. Dezember'2000 ist die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung in der Umgebung des Flughafens Frankfurt für den Betriebsfall 2000 (entspricht 460.000 Flugbewegungen pro Jahr) und den Prognosefall 2000 (entspricht 500.000 Flugbewegungen pro Jahr) dargestellt. Auf der Grundlage dieser Ermittlungen ordnete das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (im Folgenden: Ministerium) durch mehrere Bescheide folgende weitere Einschränkungen und Ergänzungen der

Betriebsgenehmigung an:

Zunächst begrenzte es durch **vorläufigen Bescheid vom 26. April 2001** die Zahl der nächtlichen Flugbewegungen für die Dauer des Winterflugplans 2001/2002 auf insgesamt knapp 6.300 Flugbewegungen. Ferner verpflichtete es die Beigeladene durch denselben Bescheid, an Wohngebäuden in einem bestimmten Nachtschutzbereich baulichen Schallschutz zu gewähren. Das Gebiet wird durch Isophonen umhüllt, die eine Lärmbelastung von entweder 6 x 75 dB(A) oder einen nächtlichen Dauerschallpegel - $l_{eq}(3)$ - von 55 dB(A) - jeweils außen - markieren. Mit dem baulichen Schallschutz soll erreicht werden, dass im belüfteten Rauminnen von zum Schlafen geeigneten Räumen bei geschlossenen Fenstern am Ohr des Schlafers ein Maximalpegel von 52 dB(A) L_{max} nicht regelmäßig überschritten wird.

Durch **Bescheid vom 24. September 2001** änderte das Ministerium die Beschränkung der Betriebsgenehmigung dahingehend ab, dass es bis zum März 2006 für die Zeit von 23.00 Uhr bis 05.00 Uhr (Ortszeit) eine Lärmkontingentierung anordnete, nach der ein bestimmtes Lärmpunktekonto nicht überschritten werden darf. Die Lärmpunkte richten sich nach der Zuordnung der Luftfahrzeuge zu einer der sieben Lärmkategorien.

Nachdem der Genehmigungsbehörde weitere schalltechnische Gutachten vorgelegt worden waren, änderte sie die Betriebsgenehmigung durch **Bescheid vom 25. November 2002** erneut ab, indem sie das durch Bescheid vom 26. April 2001 festgesetzte Nachtschutzgebiet erweiterte. Nach den Plänen (Anlage 1 und 1 A), die dem Bescheid vom 25. November 2002 als verbindliche Anlagen beigelegt sind, liegt ein Teil der Kernstadt Flörsheim (ein Streifen entlang des Mains) in dem Nachtschutzgebiet. Zur Begründung des Bescheids führte das Ministerium im Wesentlichen aus, die Belastung der insoweit betroffenen Bevölkerung durch Fluglärm habe (ohne Berücksichtigung der militärischen Flüge) ein solches Ausmaß erreicht, dass bauliche Schallschutzmaßnahmen zur Vermeidung von gesundheitlichen Beeinträchtigungen geboten seien.

Mit Schreiben vom 11. Mai 2001 an das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung beantragten alle Kläger, den Planfeststellungsbeschluss vom 23. März 1971 für den Frankfurter Flughafen im Wege des teilweisen Widerrufs um beschränkende Betriebsregelungen zu ergänzen, die ein Verbot von Starts und Landungen zwischen 22:00 und 06:00 Uhr und eine Einschränkung von Starts und Landungen zwischen 20:00 und 06:00 Uhr umfassen sollten.

Am 19. Juni 2002 haben die Kläger Klage erhoben. Zur Begründung tragen sie - stark zusammengefasst - vor: Die Klage sei als Untätigkeitsklage zulässig. Über ihren Antrag vom 11. Mai 2001 sei ohne zureichenden Grund über 13 Monate lang nicht entschieden worden. Die Unterlassung einer Entscheidung sei rechtswidrig und verletzte sie in ihren Rechten. Sie hätten Anspruch auf eine Beschränkung des Fluglärms, da dieser sie in seiner derzeitigen Intensität langfristig in ihrem Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit aus Art. 2 Abs. 2 GG beeinträchtigt. Die in Flörsheim wohnenden Kläger legen folgende Lärmmessungen (Jahr 2000) bzw. Berechnungen der Sachverständigen Dr. Kühner/Dr. Knauß vor (jeweils Dauerschallpegel außen):

	Nacht		Tag	
	Messung	Berechnung	Messung	Berechnung
Kläger zu 4) MP 2, Wicker	51,0	54,6	61,6	62,3
Kläger zu 6) MP 3, Weilbach	46,2	50,1	55,2	57,8
Kläger zu 2) MP 4 + MP 6, Flörsheim	49,1 (MP4)	55,3 (MP4)	59,1 (MP4)	62,3 (MP4)
Kläger zu 1) MP 6, Flörsheim Kernstadt	48,1	50,7	56,3	59,1

Bei diesen Messungen sei von den Sachverständigen entsprechend den Vorgaben im Gesetz zum Schutz gegen den Fluglärm und den AzB ein Halbierungsparameter von $q = 4$ zugrunde gelegt worden. Dieses Berechnungsverfahren begünstige jedoch den Fluglärm gegenüber anderen Lärmarten. Das Umweltbundesamt schlage daher vor, unter Aufgabe des derzeitigen Lärmbewertungsverfahrens einen Halbierungsparameter von $q = 3$ und ein Beurteilungsverfahren auf der Basis von Mittelungspegeln für den Tag und für die Nacht mit einer Beurteilungszeit von 16 bzw. 8 Stunden einzuführen. Eine Berechnung nach diesem Verfahren führe zu den angegebenen höheren Lärmwerten. Damit sei der für eine erhebliche Belästigung im Sinne des § 3 BImSchG maßgebliche Grenzwert des mittleren Tag/Nacht-Pegels von 53 dB(A) an allen Mess- und Berechnungspunkten im Stadtgebiet von Flörsheim erheblich überschritten. Ferner Bewirke die Fluglärmbelastung in Flörsheim nach den

Auswertungen des Sachverständigen Dr. Kühner, dass bei gekipptem Fenster durchschnittlich jeder vierte Anwohner in Flörsheim einmal pro Nacht durch einen Überflug aufgeweckt werde, in lauten Nächten werde mindestens jeder Dritte aufgeweckt. Die Lärmspitzen am Tag in Flörsheim führten zu Kommunikationsstörungen von durchschnittlichen 75 Minuten an jedem Arbeitstag durch Fluglärm. Bei Aufenthalt in Außenwohnbereichen summierten sich Kommunikationsstörungen auf mehr als 2 Stunden. Für die in Mörfelden wohnenden Kläger zu 3) hätten Messungen der Sachverständigen Dr. Kühner und Dr. Knauß im Auftrag der Stadt Mörfelden ergeben, dass für ihr Wohnhaus in der Stunde von 22:00 bis 23:00 Uhr eine Fluglärmbelastung von gemittelt 54 dB(A) bestehe. In dieser lärmintensivsten Nachtstunde würden die Kläger in kurzen Abständen durch extrem laute Überflugereignisse aus dem Schlaf gerissen. Eine Hochrechnung ergebe eine Belastung in Mörfelden nachts von 50 dB (A) und tags von 56 dB (A). Für den in Offenbach wohnenden Kläger zu 5) könne schließlich ein Pegel von tags 59 dB (A) und nachts 52 dB (A) errechnet werden. Insgesamt bewirkten die Lärmimmissionen der auf dem Flughafen Frankfurt am Main startenden bzw. landenden Luftfahrzeuge, dass die Kläger nachts am Einschlafen gehindert und durch einzelne Überflugereignisse aus dem Schlaf geweckt würden, tagsüber in der Kommunikation und Konzentration gestört seien und unter Erschöpfungsgefühlen, Druckgefühlen, Bluthochdruck und Herz-Kreislauf-Beschwerden litten.

Die Kläger vertreten die Auffassung, dass für den verfassungsrechtlichen Schutz gegenüber Verkehrslärm der weite Gesundheitsbegriff der Weltgesundheitsorganisation heranzuziehen sei. Die bisher im Luftverkehrsrecht unterstellte Zumutbarkeitsschwelle und Schwelle des Gesundheitsschutzes gegen Fluglärm sei neu zu bestimmen. Unter Bezugnahme auf mehrere neue Studien zur Lärmwirkungsforschung sind die Kläger der Auffassung, dass die Schwelle der Gesundheitsgefährdung zur Nachtzeit auf 45 dB (A) außen herabzusetzen sei und die Schutzpflicht des Staates müsse weitergehend schon bei 43 dB (A) einsetzen. Mit dem geforderten Abstand zur Schwelle der nachgewiesenen Gesundheitsgefährdung werde kein Vorsorgewert geltend gemacht, vielmehr werde dadurch lediglich sicher gestellt, dass der Lärmbetroffene nicht durch Fluglärm krank werde.

Die Kläger beantragen,

den Beklagten unter teilweiser Abänderung bzw. Aufhebung früherer Bescheide • 'und insbesondere des Bescheides vom 30. Mai 2001 zu verpflichten, sie auf ihren Antrag vom 11. Mai 2001 hin zu Gunsten des teilweisen Widerrufs und der Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses vom 23. März 1971 bzw. der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung des Flughafens Frankfurt (Main) um folgende beschränkende Betriebsregelungen zu bescheiden: Für den Betrieb des Flughafens Frankfurt (Main) wird über den Bescheid des Beklagten vom 16. Juli 1999 hinaus für alle Flugzeuge ein Verbot von Starts- und Landungen zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr angeordnet, ausgenommen sind Landungen in Notfällen, Notsituationen oder aufgrund einer Entscheidung der zuständigen Behörden bei kritischen Situationen;

hilfsweise, den Flugverkehr zum Flughafen Frankfurt am Main so einzuschränken, dass ein Dauerschallpegel leg (3) von 43 dB (A) (Außenpegel) in der Nacht nicht • überschritten wird; weiterhin hilfsweise, ihre Grundstücke in das Schutzgebiet für obligatorischen passiven (baulichen) Schallschutz mit dem Schutzziel eines Innenpegels von Leq (3) 33 dB (A) und Lmax 52 dB (A) einzubeziehen;

weiterhin hilfsweise, sie unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zu dem passiven Schallschutz neu zu bescheiden.

Der Beklagte und die Beigeladene beantragen jeweils,

die Klage abzuweisen.

Nach Auffassung des Beklagten steht der Bestandsschutz des planfestgestellten Flughafens einer Berufung der Kläger auf § 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG und §§ 48, 49 HVwVfG entgegen. Davon abgesehen seien schon nach dem eigenen Vortrag der Kläger die tatbestandlichen Voraussetzungen für einen Teilwiderruf der luftrechtlichen Genehmigung nicht erfüllt. Eine Gesundheitsgefährdung durch Luftlärm könne bereits aufgrund der von den Klägern selbst vorgelegten Messungen und Berechnungen nicht angenommen werden. Darüber hinaus könnten die Berechnungen der Firma deBAKOM auch deshalb nicht zur Entscheidungsgrundlage gemacht werden, weil die dortige Methode der Lärmbewertung dem geltenden Recht widerspreche. Wegen Nichterreichung der Gesundheitsgefährdungswerte scheidet auch ein Anspruch auf Gewährung von passivem

Schallschutz bzw. ein Lärmsanierungsanspruch aus. Die von den Klägern dargestellten neuen Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung stellen keine neuen Erkenntnisse dar, die in der wissenschaftlichen Diskussion allgemeine Anerkennung gefunden hätten und deshalb in der Lage wären, seine - des Beklagten - Bescheide vom 26. April 2001, 24. September 2001 und 25. November 2002 infrage zu stellen.

Auch nach Auffassung der Beigeladenen scheidet ein Eingriff in den Betrieb des Flughafens aus. § 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG sei durch § 9 Abs. 3 LuftVG ausgeschlossen. Ein Anspruch auf nachträgliche Ergänzung des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses vom 23. März 1971 um bestimmte betriebliche Regelungen bestehe nicht, weil die tatbestandlichen Voraussetzungen für einen teilweisen Widerruf des Planfeststellungsbeschlusses nicht vorlägen. Für die Klageanträge auf Gewährung passiven Schallschutzes sei der Hessische Verwaltungsgerichtshof bereits instanziell nicht zuständig. Im Übrigen könnten die Kläger auch deshalb keine passiven Schallschutzmaßnahmen verlangen, weil sie keinen Lärmbelastungen ausgesetzt seien, die die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten. Für die Neubestimmung des Nachtschutzgebietes fehle es den Klägern an einem subjektiv-öffentlichen Recht. Im Übrigen seien die Hilfsanträge bereits in sich unschlüssig, wenn die Kläger gleichzeitig mit dem auf passiven Schallschutz gerichteten Begehren behaupteten, an ihren derzeit vorhandenen Wohnhäusern sei ohne einen Neubau wirksamer passiver Schallschutz nicht zu erreichen. Die Beigeladene legt eigene Berechnungen der auf die Grundstücke der Kläger einwirkenden Fluglärmbelastung vor:

2001			
	LAeq(3)	LAeq(3)	NAT75
	Tag	Nacht	Nacht
Kläger zu 1.	57,9	46,3	0,14
Kläger zu 2.	57,7	47,9	0,15
Kläger zu 3.	51,6	48,6	0,46
Kläger zu 4.	60,2	47,1	0,39
Kläger zu 5.	57,3	51,4	0,68
Kläger zu 6.	58,6	48,6	0,89
2002			
	LAeq(3)	LAeq(3)	NAT 75
	Tag	Nacht	Nacht
Kläger zu 1.	56,9	45,9	0,06
Kläger zu 2.	56,8	47,7	0,10
Kläger zu 3.	51,8	49,1	0,35
Kläger zu 4.	60,3	46,9	0,31
Kläger zu 5.	57,5	52,8	1,57
Kläger zu 6.	5X6'	48,2	0,59

2003			
	LAeq(3)	LAeq(3)	NAT 75
	Tag	Nacht	Nacht
Kläger zu 1.	56,6	45,9	0,08
Kläger zu 2.	56,7	47,8	0,17
Kläger zu 3.	52,0	48,6	0,28
Kläger zu 4.	59,9	46,6	0,45
Kläger zu 5.	57,2	53,1	1,70
Kläger zu 6.	57,4	48,6	1,16

Bei dieser Berechnung sei entgegen den Vorgaben der AzB anstatt des Leq (4) gemäß Fluglärmgesetz der Leq (3) für den Tag und die Nacht getrennt berechnet worden. Der energieäquivalente Dauerschallpegel (Leq 3) sei nach dem Verfahren der AzB systematisch zu niedrig berechnet worden, da die Eingangsdaten der AzB auf der Basis $q = 4$ ermittelt worden seien. Dieser systematische Fehler sei mit plus 0,26 dB (A) nach oben korrigiert worden; diese Vorgehensweise entspreche der des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V.. Die AzB sehe vor, dass Maximalpegel $L_{Max} < 55$ dB (A) bei der Berechnung nicht berücksichtigt werden müssten, von dieser Option sei kein Gebrauch gemacht worden. Aufgrund dieser Ergebnisse sei unzweifelhaft, dass die von der Rechtsprechung anerkannten Werte der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle (oder Enteignungsschwelle) von 70 bis 75 dB (A) am Tag und von 60 bis 65 dB (A) in der Nacht jedenfalls durch Fluglärm nicht erreicht würden.

Wegen der Einzelheiten des Sachverhalts und des Vorbringens der Beteiligten wird auf die gewechselten Schriftsätze nebst Anlagen Bezug genommen. Die Verwaltungsvorgänge des Beklagten (6 Ordner) sind beigezogen (gerichtliche Verfügung vom 19. Februar 2004) und zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung gemacht worden.

Entscheidungsgründe

Die Klage aller Kläger ist zulässig, aber nicht begründet.

Mit ihrem Hauptantrag begehren die Kläger die Verpflichtung des Beklagten, der Beigeladenen in erster Linie ein Nachtflugverbot aufzuerlegen und ihr ferner aufzugeben,

bestimmte Immissionsgrenzwerte an ihren Grundstücken einzuhalten. Den Klägern steht jedoch kein Anspruch auf Anordnung von Regelungen des Flugbetriebes zu, die über die Bescheide des Hessischen Ministeriums für Verkehr, Wirtschaft und Landesentwicklung vom 26. April 2001 und 24. September 2001 hinausgehen. Ein solcher auf aktiven Schallschutz gerichteter Anspruch lässt sich weder auf einen Teilwiderruf der Betriebsgenehmigung nach § 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG noch auf einen Teilwiderruf des Planfeststellungsbeschlusses vom 23. März 1971 nach § 49 Abs. 2 Nr. 5 HVwVfG noch auf eine Planergänzung nach § 75 Abs. 2 Satz 2 HVwVfG stützen.

Ansprüche auf **Teilwiderruf der Betriebsgenehmigung** für den Verkehrsflughafen Frankfurt am Main (in der Fassung vom 20. Dezember 1957 mit nachfolgenden Änderungen) scheitern schon an der Ausschlusswirkung des § 9 Abs. 3 LuftVG. Nach dieser Bestimmung sind Beseitigungs- oder Änderungsansprüche gegenüber festgestellten Anlagen ausgeschlossen, wenn der Plan rechtskräftig festgestellt worden ist. Das ist hier der Fall. Der Planfeststellungsbeschluss vom 23. März 1971 ist gegenüber den Klägern unanfechtbar geworden, so dass sie - von noch zu erörternden Ausnahmen abgesehen - den Betrieb des Flughafens und den davon ausgehenden Fluglärm grundsätzlich zu dulden haben. Denn soweit ein Flughafen (neben der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung nach § 6 LuftVG) durch Planfeststellung zugelassen worden ist, konzentriert sich der Rechtsschutz lärm betroffener Dritter auf die Vorschriften des Planfeststellungsrechts, auch wenn die Genehmigungsbehörde gegenüber dem Flughafenunternehmer Aufsichtsmaßnahmen nach § 6 LuftVG ergreifen kann (BVerwG, Beschluss vom 19. August 1997 <11 B 2.97> S. 5 ff.; OVG Berlin, Urteil vom 9. Mai 2003 <6 A 8.03> - bestätigt durch BVerwG, Beschluss vom 21. Januar 2004 <4 B 82.03> - sowie Urteil vom 2. Mai 1996, DVBl. 97, 73, 76; OVG Münster, Urteil vom 10. Juli 2003 <20 D 78/00.AK> S. 17 - bestätigt durch BVerwG, Beschluss vom 26. Februar 2004 <4 B 95.03> -; sowie Urteile des 2. Senats des Hess. VGH vom 2. April 2003 <2 A 2646/01 > S. 31 ff. - bestätigt durch BVerwG, Beschluss vom 16. Dezember 2003 <4 B 75.03> -, und vom 14. Oktober 2003 <2 A 2796/01 > S. 23 ff. - bestätigt durch BVerwG, Beschluss vom 6. April 2004 <4 B 2.04>).

Der Planfeststellungsbeschluss vom 23. März 1971 deckt den gesamten aktuellen Flugbetrieb. Die volle flug- und sicherheitstechnisch mögliche Ausschöpfung der planfestgestellten Kapazität stellt keine planfeststellungsbedürftige Erweiterung des Flughafens dar. Da die Kapazität des Flughafens Frankfurt am Main durch die Start- und Landebahnen bestimmt wird

und die Planfeststellung dieser Anlagen keine Kapazitätsbegrenzung enthält, bewirkt allein eine Ausweitung der Vorfeldflächen und Flugzeugstellplätze keine Änderung des Flughafens, die nur nach Durchführung eines ergänzenden Planfeststellungsverfahrens zulässig gewesen wäre. Der dahingehenden gefestigten Rechtsprechung des 2. Senats des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs hat sich der nunmehr für das Luftverkehrsrecht zuständige erkennende Senat ausdrücklich angeschlossen (s. Urteil vom 3. Juni 2004-12 A 1118/01). Auf die bisher ergangenen, oben zitierten Entscheidungen (insbesondere das Urteil vom 14. Oktober 2003, a.a.O. S. 24 ff.) wird zur Vermeidung von Wiederholungen Bezug genommen.

Eine Verpflichtung des Beklagten zur Einschränkung des Flugbetriebs von und zum Flughafen Frankfurt am Main lässt sich auch nicht aus einem Teilwiderruf des Planfeststellungsbeschlusses vom 23. März 1971 ableiten. Nach §§ 48 und 49 HVwVfG können Verwaltungsakte unter bestimmten Voraussetzungen zurückgenommen oder widerrufen werden. Diese Vorschriften sind auf Planfeststellungsbeschlüsse aber nur eingeschränkt anwendbar. Wegen der bereits beschriebenen Regelung des § 9 Abs. 3 LuftVG müssen Lärmbetroffene grundsätzlich die von dem festgestellten Flughafen ausgehenden Beeinträchtigungen dulden; ihnen steht grundsätzlich nur ein Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzvorkehrungen zu, wenn sich nach Unanfechtbarkeit des Plans nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen des Vorhabens auf ihre Rechte ergeben (§ 75 Abs. 2 Satz 2 HVwVfG). Auch ein Anspruch auf Wiederaufgreifen des Planfeststellungsverfahrens (nach § 51 HVwVfG) ist kraft Gesetzes ausgeschlossen (§ 72 Abs. 1 zweiter Halbsatz HVwVfG). Angesichts der dadurch gekennzeichneten erhöhten Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses kommt ein Anspruch auf Teilwiderruf des Plans nur in Betracht, wenn - erstens - ein Eingriff in ein Grundrecht zu befürchten und - zweitens - dieser Eingriff nur über einen Teilwiderruf des Planfeststellungsbeschlusses abzuwehren ist (BVerwG, Urteil vom 21. Mai 1997, BVerwGE 105,6, 11 ff.; Beschluss vom 19. August 1997 <11 B 2.97> S. 6; Beschluss vom 10. Oktober 2003 <4 B 83.03> und Beschluss vom 26. Februar 2004 <4 B 95.03> S. 3; sowie Hess. VGH, Urteil vom 14. Oktober 2003, a.a.O.S. 45 ff.).

Diese Voraussetzungen liegen hier nicht vor. Ein Anspruch auf Teilwiderruf des Planfeststellungsbeschlusses vom 23. März 1971 scheidet jedenfalls daran, dass ein solcher Eingriff auch in anderer Weise, nämlich durch Gewährung von passivem Schallschutz oder - soweit

dies untunlich wäre - durch Festsetzung von Entschädigung in Geld ausgeglichen werden könnte. Denn von der für den Flughafenbetreiber einschneidenden Möglichkeit des Teilwiderrufs des Planfeststellungsbeschlusses darf der Beklagte mit Rücksicht auf die Anforderungen, die sich aus dem ebenfalls mit Verfassungsrang ausgestatteten Verhältnismäßigkeitsgrundsatz ergeben, nur dann Gebrauch machen, wenn sich der Grundrechtsverstoß nicht unter Einsatz weniger belastender Eingriffe beseitigen lässt. Hierzu gehören namentlich die Maßnahmen des baulichen Schallschutzes (vgl. BVerwG, Beschluss vom 26. Februar 2004 - 4 B 95.03 - S. 3).

Die Anträge auf Einschränkung des Flugbetriebs lassen sich auch nicht mit Erfolg auf § 75 Abs. 2 Satz 2 HVwVfG stützen. Nach dieser Bestimmung kann ein Betroffener nachträglich Schutzvorkehrungen verlangen, wenn nicht voraussehbare Nachteile eines Vorhabens erst nach Unanfechtbarkeit des Plans auftreten. An dieser Stelle muss nicht auf die Frage des zeitlichen Geltungsbereichs der Norm eingegangen werden, darauf ist unten zurückzukommen. Denn ein Anspruch auf Anordnung von Betriebsbeschränkungen lässt sich schon von der Rechtsfolge her nicht aus dieser Bestimmung herleiten. Zwar trifft es zu, dass zu den Schutzvorkehrungen im Sinne des § 75 Abs. 2 Satz 2 HVwVfG auch grundsätzlich Anlagen des aktiven Schallschutzes (z. B. Schallschutzwände) zu rechnen sind. Bei der hier vorliegenden luftverkehrsrechtlichen Fallkonstellation könnte aktiver Schallschutz aber nur durch Anordnung von Betriebsbeschränkungen, also durch einen Eingriff der Planfeststellungsbehörde in den planfestgestellten und genehmigten Bestand des Flughafens gewährt werden. Die Anordnung würde sich nicht in einer Ergänzung des festgestellten Plans erschöpfen, sondern einen Teilwiderruf des Plans bedeuten. Als reine Schutzauflage würde eine solche Anordnung insoweit an Grenzen stoßen, als der Flughafenbetreiber in der Lage sein muss, die Auflage auch gegenüber den Benutzern, das heißt den Fluggesellschaften, durchzusetzen (vgl. BVerwG, Urteil vom 29. Januar 1991, BVerwGE 83, 332, 343; Hess. VGH, Urteil vom 3. Juni 2004 -12 A 1118/01 und 12 A 1521/01, S. 17). Auch insoweit gelten für Eingriffsmaßnahmen in den Bestand des Flughafens die oben beschriebenen Einschränkungen aus dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Somit steht den Klägern insgesamt kein Anspruch auf Anordnung von Einschränkungen des Flugbetriebs zu, die über die Bescheide vom 26. April und 24. September 2001 hinausgehen. Daher kommt es auf den Beweisantrag zu V. vom 13. Juli 2004, - soweit er überhaupt

Rechtsverhältnisse zwischen den Klägern und dem Beklagten betrifft - rechtlich nicht an.

Auch die Hilfsanträge zum passiven Schallschutz bleiben ohne Erfolg. Soweit der erste Hilfsantrag darauf gerichtet ist, die Grundstücke der Kläger in das (bestehende) Schutzgebiet für obligatorischen passiven (baulichen) Schallschutz mit dem Schutzziel eines "Innenpegels von (Leq 3) 33 dB (A) und Lmax 52 dB (A) einzubeziehen, ist hierfür keine Rechtsgrundlage ersichtlich. Mit diesem Antrag nehmen die Kläger offenbar Bezug auf die Einschränkungen der Betriebsgenehmigungen des Flughafens Frankfurt am Main durch die Bescheide vom 26. April 2001 und 25. November 2002, worin der Beklagte mit verpflichtender Wirkung für die Beigeladene den Umfang des Nachtschutzgebietes festgelegt hat, wobei das Gebiet durch Isophonen umhüllt wird, die eine Lärmbelastung von entweder 6 mal 75 dB (A) oder einen nächtlichen Dauerschallpegel - Leq 3 - von 55 dB (A) - jeweils außen - markieren. Unter Bezugnahme auf diese Festlegung können die Kläger, jedoch keine Ansprüche gegenüber dem Beklagten geltend machen. Denn als Anspruchsgrundlage für passiven Schallschutz kommt für die Kläger allein § 75 Abs. 2 Satz 2 HVwVfG bzw. ein diesem Anspruch in den Voraussetzungen entsprechender Genehmigungsergänzungsanspruch in Betracht, der seiner Art nach aber nicht auf Einbeziehung in ein festgelegtes Nachtschutzgebiet gerichtet ist, sondern unter den einzelnen unten abzuhandelnden Voraussetzungen Aufwendungsersatz für Maßnahmen des passiven Schallschutzes bzw. Entschädigung gewährt.

Die Kläger haben auch keinen Anspruch auf Gewährung passiven Schallschutzes oder Neubescheidung hierzu. Hierbei kann zunächst offen bleiben, ob für den dahingehenden Antrag bereits deshalb das Rechtsschutzbedürfnis fehlt, weil die Kläger gleichzeitig geltend machen, ohne einen Neubau sei an ihren vorhandenen Wohnhäusern wirksamer Fluglärmschutz zur Nachtzeit mit bauphysikalischen Mitteln nicht zu erreichen (S. 40 des Schriftsatzes vom 29. März 2004). Denn der geltend gemachte Anspruch besteht jedenfalls in der Sache nicht. Die für dieses Begehren an sich in Betracht kommende Anspruchsgrundlage des § 75 Abs. 2 HVwVfG ist aus Gründen ihres zeitlichen Geltungsrahmens für die Kläger nicht anwendbar. Die Vorschrift ist nämlich erst zu einem Zeitpunkt (am 1. Januar 1977) in Kraft getreten, zu dem der Planfeststellungsbeschluss vom 23. März 1971 bereits gegenüber den Klägern unanfechtbar geworden war. Keiner der Kläger hat damals den Planfeststellungsbeschluss mit Rechtsmitteln angegriffen. § 75 Abs. 2 Satz 2 HVwVfG ist auch

nicht mit rückwirkender Kraft erlassen worden (Hess. VGH, Urteil vom 23. Dezember 2003 - 2 A 2815/01; vgl. zur entsprechenden Regelung § 17 Abs. 6 Satz 2 FStrG 1974: BVerwG, Urteil vom 12. September 1980, BVerwGE 61, 1, 3 ff.; BVerwG, Beschluss vom 24. August 1999, NVwZ 2000, 70, 71). In dieser Situation können die Betroffenen allerdings einen Anspruch auf Lärmsanierung geltend machen, wenn die Belastung durch Verkehrslärm die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze (Enteignungsschwelle, Gesundheitsgefährdungsschwelle) überschreitet (siehe BVerwG, Urteil vom 12. September 1980, a.a.O.). Für die Geltendmachung eines derartigen Lärmsanierungsanspruches, der seine materielle Grundlage unmittelbar in den Grundrechten findet (Art. 14 Abs. 1 und 2 Abs. 2 GG) könnten zunächst die Zivilgerichte für zuständig gehalten werden (§ 40 Abs. 2 Satz 4 VwGO - "Aufopferung" -). Wegen § 17 Abs. 2 GVG wäre die Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte jedoch zumindest im Rahmen aus anderen Gründen bereits anhängiger Rechtsstreite gleichwohl gegeben. Nach Auffassung des Senats bedarf es jedoch eines Rückgriffs auf den allgemeinen Lärmsanierungsanspruch im Luftverkehrsrecht nicht. Der Senat schließt sich der Rechtsprechung des 2. Senats des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs (Urteil vom 23. Dezember 2003 - 2 A 2815/01) an, wonach nachträgliche Schutzvorkehrungen zur Vermeidung von Grundrechtsverletzungen im Wege einer Ergänzung der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung des Flugplatzes angeordnet werden können. Es bedarf hier keiner abschließenden Entscheidung, ob der aus verfassungsrechtlichen Gründen gebotene Anspruch letztlich als nachträgliche Anordnung einer Auflage analog § 6 Abs. 1 Satz 4 LuftVG (in Verbindung mit dem Auflagenvorbehalt in den luftverkehrsrechtlichen Genehmigungen) aufzufassen ist oder aber Teilwiederruf der Genehmigung im Sinne von § 6 Abs. 2 Satz 4 LuftVG, weil die Rechtsposition der Beigeladenen durch die nachträgliche Anordnung von passivem Schallschutz nachteilig verändert würde (so OVG Berlin, Urteil vom 2. Mai 1996, DVBl. 1997, 73, 77: "In Anlehnung" an § 49 Abs. 2 Nr. 5 VwVfG).

Die Geltendmachung eines Genehmigungsergänzungsanspruches im vorstehend skizzierten Sinn ist nicht durch § 9 Abs. 3 LuftVG ausgeschlossen. Der auf nachträgliche Anordnung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes gerichtete Genehmigungsergänzungsanspruch übernimmt hier die Funktion des § 75 Abs. 2 Satz 2 HVwVfG, der gerade für bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse gilt (vgl. dazu im Einzelnen Hess. VGH, Urteil vom 23. Dezember 2003 – 2A2815/01, S.23 und 24).

Aus § 9 Abs. 3 LuftVG ergibt sich allerdings auch eine anspruchsbeschränkende Wirkung.

Unberührt lässt diese Vorschrift den Genehmigungsergänzungsanspruch nur soweit er sich auf nicht vorhersehbare nachteilige Folgen eines festgestellten Plans bezieht: Denn wer eine voraussehbare nachteilige Folge eines Plans nicht im Planfeststellungsverfahren abwehrt oder abzuwehren versucht, muss sich die Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses entgegenhalten lassen.

Somit kommt als Rechtsgrundlage für den Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes - ersatzweise von Entschädigungsleistungen - ein Genehmigungsergänzungsanspruch in Betracht, der nicht durch § 9 Abs. 3 LuftVG ausgeschlossen und darauf gerichtet ist, nicht vorhersehbare gesundheitsgefährdende oder enteignende Lärmbeeinträchtigungen abzuwehren. Aktivlegitimiert zur Geltendmachung dieses Anspruchs sind die jeweiligen Grundstückseigentümer. Vorliegend sind nach den eigenen Angaben der Kläger die Kinder in den einzelnen Familien also von vornherein nicht anspruchsberechtigt (s. ausführlich zur Beschränkung der Aktivlegitimation auf die Eigentümer das Urteil vom 14. Juli 2004 im Parallelverfahren 12 A 662/01).

Darüber hinaus gehen von dem Flughafen Frankfurt am Main auch keine nicht voraussehbaren nachteiligen Wirkungen auf die im Eigentum der Kläger stehenden Wohngrundstücke aus. Allein in der - zum Teil auch erheblichen - Steigerung der Flugbewegungszahlen kann noch keine nachteilige Wirkung erblickt werden. Daher kommt es auf die Steigerung der Flugbewegungen, die Zahl der abgewickelten Nachtflüge, der Passagierzahlen und des Frachtumschlages rechtlich nicht an, und dem Beweisantrag zu I. vom 13. Juli 2004 (S. 9 Verhandlungsniederschrift) braucht nicht nachgegangen zu werden. Erst die von dem Flugverkehr ausgehenden Immissionen, insbesondere die Lärmbeeinträchtigungen, wirken sich negativ auf Wohnungen und Wohnhäuser aus. Abgesehen von gelegentlichen Schwankungen lässt sich aber eine deutlich wahrnehmbare Zunahme des Fluglärms in den letzten Jahren weder hinsichtlich der Mittelungspegel noch bezüglich der Einzelschallereignisse feststellen (siehe bereits Hess. VGH, Urteil vom 23. Dezember 2003 - 2 A 2815/01). Dies ergibt sich mit hinreichender Sicherheit aus dem von der Beigeladenen herausgegebenen "Fluglärmreport", dort zuletzt Ausgabe 1/04.

Es kann auch dahingestellt bleiben, ob eine Änderung der Lärmcharakteristik in der Form, dass ein annähernd gleicher Mittelungspegel durch zwar leisere, aber häufigerer Einzelschallereignisse erzeugt wird, als nachteilige Wirkung anzusehen ist. Auch wenn

das der Fall sein sollte und wenn darüber hinaus auch - wie im Fall des Klägers zu 5) -eine leichte Zunahme der Lärmpegel zu verzeichnen wäre, würde es sich bei diesen nachteiligen Folgen nicht um „nicht voraussehbare Wirkung“ des Planfeststellungsbeschlusses vom 23. März 1971 handeln. Denn bei verständiger Würdigung der Situation müssen Anlieger eines Verkehrsflughafens damit rechnen, dass der Flughafen im Zuge der allgemeinen Entwicklung des Luftverkehrs bezüglich der technischen und baulichen Einrichtungen sowie insbesondere der Zahl der Flugbewegungen expandiert und dass die Kapazität im Rahmen der Zulassung erweitert und ausgeschöpft wird mit der Folge, dass auch die Lärmbelastung zunimmt (vgl. bereits Hess. VGH, Urteil v. 06.08..2003 – 2A 828/01 und 2A 3013/01 m.w.N.)

Darüber hinaus sind im Rahmen der gerichtlichen Auseinandersetzungen um den Planfeststellungsbeschluss vom 23. März 1971 dahingehende Befürchtungen tatsächlich von zahlreichen Klägern geäußert worden. Im Tatbestand des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 7. Juli 1978 (4 C 79.76 u.a.) - Seite 8 - wird ein Teil des klägerischen Vertrags wie folgt zusammengefasst:

"Die geplanten Ausbaumaßnahmen würden zu einer so großen Steigerung des bereits jetzt beeinträchtigenden Fluglärms führen, daß ihre Grundstücke in einer mit Art. 14 GG unvereinbaren Weise an Wert verlieren würden. Der Fluglärm werde auch in ihr verfassungsrechtlich gesichertes Recht auf körperliche Unversehrtheit eingreifen. Eine ständige Lärmbelastung führe zu physischen und psychischen Störungen, der nächtliche Flugbetrieb insbesondere zu Gesundheitsschäden durch Schlafstörungen. Diese nachteiligen Auswirkungen habe die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Abwägung nicht hinreichend berücksichtigt. Sie habe sich sowohl unzureichender Gutachten über die medizinischen Aspekte des Fluglärms als auch unrichtiger Prognosen über die zu erwartenden Fluglärmwerte bedient".

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich zwangsläufig, dass der von den Klägern übernommene Beweisantrag zu IV. auf Seite 13 der Niederschrift vom 13. und 14. Juli 2004 abzulehnen war. Es ist rechtlich unerheblich, ob die Planfeststellungsbehörde im Jahr 1971 oder im Jahr 1980 die Zahl der aktuellen Flugbewegungen vorhergesehen hat. Allein die Zahl der Flugbewegungen ist nicht ausschlaggebend für die Bewertung nachteiliger Folgen des Flughafens auf Rechte Dritter. Für den Ergänzungsanspruch ist vielmehr entscheidend, welche Lärmbeeinträchtigungen von diesen Flugbewegungen ausgehen und ob diese vorhersehbar waren oder nicht. Darüber hinaus lässt sich zwar die Tatsache, dass der Eintritt einer Beeinträchtigung tatsächlich befürchtet worden ist, als Indiz für deren Vorhersehbarkeit werten. Umgekehrt kann aber nicht der Umstand, dass die Planfeststellungsbehörde eine bestimmte Folge tatsächlich nicht vorhergesehen hat, als Argument für die Beurteilung der

Frage verwendet werden, ob dieser Nachteil eines festgestellten Plans objektiv vorhersehbar war. Selbst wenn also die Planfeststellungsbehörde die Zahl der jetzigen Flugbewegungen nicht vorhergesehen hätte, könnte das der Klage nicht zum Erfolg verhelfen.

Etwas anderes ergibt sich auch nicht aus der Überlegung, dass eine nicht voraussehbare nachteilige Wirkung des Flughafens in den erst jetzt festgestellten Auswirkungen des Fluglärms auf die menschliche Gesundheit zu sehen sei. Richtig ist, dass eine nicht voraussehbare nachteilige Wirkung eines Flughafens auch darin liegen kann, dass sich die Schädlichkeit oder Gefährlichkeit des Fluglärms aufgrund neuer Erkenntnisse erst nachträglich herausstellt. Die neue wissenschaftliche Erkenntnis muss aber als gesichert angesehen werden können, das heißt, sie muss sich in der wissenschaftlichen Diskussion durchgesetzt und allgemeine Anerkennung im Sinne eines Grundkonsenses gefunden haben (BVerwG, Beschluss vom 21. Januar 2004 <4 B 82.03> S. 4). Derartige wissenschaftliche Erkenntnisse haben die Kläger nicht dargelegt. Es ist zweifelhaft, ob sich der Untersuchung "Spandauer Gesundheits-Survey" (WaBoLu-Heft 01/03, Herausgeber: Umweltbundesamt) oder der "NaRoMi"-Studie (WaBoLu-Heft 02/04, Herausgeber: Umweltbundesamt) oder dem Forschungsbericht 2004-07/D des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt e.V. - DIR - (Nachtfluglärmwirkungen, Band 1, Zusammenfassung) überhaupt Aussagen über die Auswirkungen des nächtlichen Fluglärms auf die menschliche Gesundheit entnehmen lassen; darauf ist später einzugehen. Im vorliegenden Zusammenhang ist jedenfalls festzustellen, dass eventuelle Ergebnisse aus diesen Untersuchungen nicht als gesicherte Erkenntnisse im Sinne der oben zitierten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts eingestuft werden dürfen. Von einem Grundkonsens der Lärmwirkungsforschung kann schon aus zeitlichen Gründen keine Rede sein, weil andere Wissenschaftler noch nicht ausreichend Gelegenheit hatten, sich mit den Studien selbst und - vor allem - den daraus zu ziehenden Schlussfolgerungen auseinander zu setzen. Entsprechendes gilt für das Umweltgutachten 2004 (des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen - SRU -), soweit darin überhaupt eigene wissenschaftliche Erkenntnisse über Auswirkungen des Fluglärms wiedergegeben werden.

Ein nicht voraussehbarer, atypischer Geschehensablauf wäre bei dem Verkehrsflughafen Frankfurt am Main allerdings dann anzunehmen, wenn die Lärmbelastung die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze (also die Gesundheitsgefährdungs- bzw. Enteignungsschwelle) überschreiten würde. Denn vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vom 23. März 1971 sind lärmtechnische und lärmmedizinische

Gutachten eingeholt worden. Aufgrund dieser Gutachten ist die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass der zu erwartende Fluglärm die Betroffenen nicht in ihrer Gesundheit gefährdet. Diese Aussage der Planfeststellungsbehörde ist in langjährigen gerichtlichen Auseinandersetzungen nicht beanstandet worden. Deshalb durften die durch den Planfeststellungsbeschluss Betroffenen bei verständiger Würdigung der gesamten Umstände davon ausgehen, keinem gesundheitsgefährdendem Fluglärm ausgesetzt zu werden (vgl. Knack/Dürr, Verwaltungsverfahrensgesetz, 7. Aufl., § 75, Rdnr. 87). Eine Überschreitung dieser Schwelle, sei es infolge einer Zunahme des Fluglärms oder sei es infolge einer medizinisch gebotenen Neubewertung des Lärms, kann daher einen Anspruch auf Anordnung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes oder von Entschädigungsleistungen begründen.

Wenn, wie dargelegt, eine Steigerung der Flugbewegungszahlen und eine damit einhergehende Zunahme des Fluglärms in der Nähe des Verkehrsflughafens nicht unvorhersehbar ist, müssen die betroffenen Grundstückseigentümer auch damit rechnen, dass ihre Grundstücke mehr als im Zeitpunkt der Planfeststellung durch Fluglärm beeinträchtigt werden. Eine bloße Zunahme der Störungen begründet daher keinen Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Schutzvorkehrungen. Etwas anderes gilt auch hier, wenn der Fluglärm ein Ausmaß erreichen sollte, das in den Wohnungen zu einer Gesundheitsgefährdung führt. Diese Schwelle wird hier nicht erreicht.

Zur Darlegung ihrer Lärmbelastung beziehen sich die Kläger zu 1), 2), 4) und 6) auf das deBAKOM-Gutachten vom 22. September 2000, in dem Messergebnisse zu einzelnen Messpunkten sowie Differenzen zu früheren Berechnungen dieses Instituts (vgl. Tabelle 3.7.6) dargestellt sind. Die Kläger gelangen zu den im Tatbestand dargestellten Werten, indem sie zu den Messergebnissen die Differenzen aus den Berechnungen addieren. Demgegenüber hat die Beigeladene für alle Kläger zu 1) - 6) Berechnungen vorgelegt, die auf den AzB 99 (mit Modifikation der Berücksichtigung auch der so genannten unterschwelligen Lärmereignisse) und den DES 2001 bis 2003 beruhen. Diese Berechnungen berücksichtigen die zeitnäheren Ausgangsdaten und beziehen sich auf die genaue Lage der einzelnen Anwesen. Die Aktualität ist hier deshalb von Wichtigkeit, weil im Bereich der Stadt Flörsheim im Jahr 2001 die Flugrouten geändert worden sind. Das dürfte auch der Grund dafür sein, dass die von den Klägern aus dem deBAKOM-Gutachten aus dem Jahre 2000 abgeleiteten Berechnungsergebnisse über den Werten liegen, die deBAKOM für den selben Bereich zu einem späteren Zeitpunkt errechnet hat (vgl. Hess. VGH, Urteil vom 23. Dezember 2003 - 2 A 2815/01). Aus diesen Gründen legt das Gericht seiner Beurteilung die zeit- und ortsnäheren

Berechnungen der Beigeladenen für alle Kläger zu 1) bis 6) zu Grunde. Eine Beweisaufnahme durch Einholung eines - weiteren - Sachverständigengutachtens war nicht geboten (Verhandlungsniederschrift S. 9, Antrag II. und III. vom 13. Juli 2004), weil die Berechnungen der Beigeladenen von den Klägern nicht substantiiert angegriffen worden sind. Darüber hinaus sind auch die dort geäußerten Bedenken gegen die Richtigkeit und die richtige Anwendung der AzB 99 nicht begründet (vgl. Urteil des Senats vom 14. Juli 2004 im Verfahren 12 A 1517/01). Diese Werte werden im Übrigen für Mörfelden-Walldorf auch bestätigt durch die vom Kläger zu 3a) vorgenommenen eigenen Lärmmessungen, die dieser in der mündlichen Verhandlung dem Senat vorgestellt hat und die als CD-Rom Inhalt der Gerichtsakte geworden sind (Bl. 324 GA). Für den in Offenbach wohnenden Kläger zu 5) schließlich legt der Senat ebenfalls die von der Beigeladenen berechneten Werte zu Grunde, diese Werte weisen sogar eine höhere Lärmbelastung aus, als seitens der Kläger auf Seite 7 der Klageschrift vom 19. Juni 2002 für Offenbach hochgerechnet wird.

Insgesamt ergibt sich hieraus, dass die Lärmbelastung für die Kläger zu 1) bis 4) sowie zu 6) in den Jahren 2001 bis 2003 durchgehend unterhalb eines Dauerschallpegels von 50 dB (A) in der Nacht und unterhalb eines Dauerschallpegels von 61 dB (A) am Tag lag. Die Anzahl der Einzelschallereignisse mit mehr als 75 dB (A) in der Nacht kann bei allen Klägern vernachlässigt werden (Werte zwischen 0,06 und 1,70). Nach dem deBAKOM-Gutachten vom 22. September 2000 (S. 59) wird auch ein Außenpegel von 70 dB (A) nicht 6 mal je Nacht überschritten, und zwar bezogen auf die Zeit vor der Flugroutenänderung. Damit wird für die Kläger zu 1) bis 4) sowie zu 6) durch die nächtliche Fluglärmbelastung die Gesundheitsgefährdungsgrenze bei weitem nicht erreicht. Beim Kläger zu 5) allerdings ist vor allem die nächtliche Lärmbelastung zwischen 2001 und 2003 erkennbar angestiegen und beträgt im Jahre 2003 53,1 dB (A) (-Dauerschallpegel außen-). Aber auch dieser Wert liegt deutlich unter der 55 dB(A)-Marke und erreicht die Gesundheitsgefährdungsschwelle nicht.

Die Grenze, ab der Fluglärm die Gesundheit gefährdet, ist nicht gesetzlich geregelt. In der Rechtsprechung sind unter Auswertung der Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung Grundsätze entwickelt worden, auf die hier zurückgegriffen werden kann. Nach dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 25. März 1993 (zu militärischem Flugverkehr) ist die

verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle bei Werten von 70 bis 75 dB (A) am Tag und von 60 bis 65 dB (A) in der Nacht anzusetzen (BGHZ 122, 76 <81>). Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Beschluss vom 5. Oktober 1990 ausgeführt, es liege auf der Hand und bedürfe keiner weiteren Erörterung in einem Revisionsverfahren, dass die von dem Erstgericht gebilligten Werte von 70/60 dB (A) nicht die Grenze der Enteignungsschwelle erreichten (NVwZ-RR 91, 129 <132>). Nach seinem Urteil vom 21. März 1996 (BVerwGE 101, 1 <11>) erreicht ein Gesamtbeurteilungspegel von 61 dB (A) tags und 53 dB (A) nachts "keineswegs jene Grenze, für die von einer Gesundheitsgefährdung auszugehen wäre". Aber auch in jüngster Zeit hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, Lärmwerte von 66 dB (A) tags und 59 dB (A) nachts lägen "deutlich unterhalb eines Bereichs, der für die Annahme einer Gesundheitsgefährdung in Betracht" komme (Urteil vom 6. Juni 2002, NVwZ 03, 209 <210>) und dass eine Belastung von 67 dB (A) am Tag zu Recht als nicht gesundheitsgefährdend angesehen worden sei (Beschluss vom 29. April 2002 - 9 B 10.02 - Juris-Dok. S. 2). Schließlich hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Beschluss vom 29. Dezember 1998 (11 B 21.98) der These der dortigen Kläger, bei einem Dauerschallpegel von 65 dB (A) am Tag werde die Gesundheitsgefährdungsschwelle erreicht, entgegengehalten, eine solche Grenzziehung sei nach dem derzeitigen Stand der Lärmursachen- und Lärmwirkungsforschung keineswegs gesichert (vgl. ferner BVerwG, Urteil vom 23. April 1997, NVwZ 98, 486; Urteil vom 27. Oktober 1998, BVerwGE 107, 313).

Das Obergerverwaltungsgericht Berlin hat in seinem Urteil vom 9. Mai 2003 (- 6 A 8.03 - betreffend Berlin Tegel) einen Fluglärmittlungspegel von 58 dB (A) in der Nacht als nicht gesundheitsgefährdend betrachtet. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat in seinem Urteil vom 4. Juni 2002 auf die Werte 70 bis 75 und 60 bis 65 dB (A) abgestellt (ZLW 2003, 105 <119>; vgl. ferner die zusammenfassenden Darstellungen von Dolde, Rechtliche Aspekte des Fluglärmschutzes, in: Bewertung von Fluglärm, Herausgeber J. Ziekow, 2003, S. 37 ff.; sowie Koch/Wieneke, NVwZ 03, 1153).

Aus der Literatur zur medizinischen Bewertung von Lärmbeeinträchtigungen ist die gemeinsame Stellungnahme von Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng zu nennen (Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen/Flugplätzen, ZfL 2002, 171; vgl. ferner Griefahn, Extraaurale Lärmwirkungen und

Bewertung von Fluglärm in: Bewertung von Fluglärm ... a.a.O., S. 27 ff.). Diese Aussagen beziehen sich zwar unmittelbar auf Lärmgrenzwerte, die bei dem Neubau oder der wesentlichen Änderung eines Flughafens einzuhalten sind (fachplanerische Erheblichkeitsschwelle), sie lassen aber auch Rückschlüsse auf die Gesundheitsgefährdungsschwelle zu, deren obere Grenze durch den "kritischen Toleranzwert" für extraaurale Gesundheitsschäden und nächtliche Schlafstörungen markiert wird. Diese Autoren nehmen hierfür einen Wert von 70 dB (A) am Tag außen und von 40 dB (A) in der Nacht innen an, dem ein Wert von 55 dB (A) außen (bei spaltbreit geöffnetem Fenster) entspricht. Demgegenüber gehen Ortscheid/Wende (Umweltbundesamt, Fluglärmwirkungen, Berlin 2000) von einer Gesundheitsgefährdungsgrenze von 65/55 dB(A) aus. In einer neueren Stellungnahme führen diese Autoren aus, dass bei einer Fluglärmbelastung von mehr als 50 dB(A) in der Nacht Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht mehr auszuschließen seien (Fluglärm: Schutzziele aus der Sicht des Umweltbundesamtes, in: Bewertung von Fluglärm ..., a.a.O. S. 9 ff.). Diese Darlegungen belegen jedoch nicht den juristischen Tatbestand einer Gefährdung der Gesundheit. Ähnliches gilt für die Aussage des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen (Umweltgutachten 2002, BTDRs. 14/8792, S. 38 und 271 ff.; sowie für die Unterscheidung zwischen kurz-, mittel- und langfristigen Zielwerten in dem Umweltgutachten 2004, Tz 664 - S. 505 -). Das Oberverwaltungsgericht Berlin weist in seinem Urteil vom 9. Mai 2003 (a.a.O. S. 14 f.) zutreffend darauf hin, dass der Rat von einem weiten Begriff der Beeinträchtigung ausgeht, "der sich orientiert an einem ganzheitlichen Konzept der gesundheitsbezogenen Lebensqualität". Die Empfehlungen beruhen auf einem präventivmedizinischen Ansatz und dienen der Begründung einer "risikobezogenen Vorsorgeentscheidung". Eine ähnliche Betonung der Prävention, ohne die Grenze der Gesundheitsgefährdung konkret zu bezeichnen, findet sich bei Maschke/Hecht/Wolf (Nächtliches Erwachen durch Fluglärm, Bundesgesundheitsblatt 2001, 1001). Demgegenüber unterscheiden Griefahn et. al. deutlich und nachvollziehbar zwischen Gesundheitsgefährdung und Vorsorge bzw. Prävention (vgl. OVG Berlin, Urteil vom 9. Mai 2003, a.a.O. S. 15).

Nach den vorstehenden allgemeinen Ausführungen liegen Mittelungspegel von 65 dB (A) am Tag und 55 dB (A) in der Nacht schon im unteren Bereich der Bandbreite, ab der eine Gesundheitsgefährdung in Betracht kommt. Diese Werte werden an den Wohnungen der Kläger nicht erreicht. Das vorliegende Verfahren gibt dem Senat deshalb keine Veranlassung, die Grenzen genau zu bestimmen, ab der Fluglärm die Gesundheit gefährdet. Es ist allerdings hervorzuheben, dass die Gesundheitsgefährdungsschwelle diejenige Schwelle markiert, ab

der der Eintritt eines Schadens für die Gesundheit wahrscheinlich ist. Es mag zweifelhaft sein, welcher Wahrscheinlichkeitsmaßstab zur Bestimmung dieser Grenze anzulegen ist. Es geht hier aber nicht um sonstige Zumutbarkeitserwägungen, wie die Frage nach der Erheblichkeit von Belästigungen, der Einbuße von Lebensqualität oder der Inkaufnahme von Wertverlusten bei Immobilien. Der Senat verkennt nicht die Nachteile, denen die Kläger infolge des Fluglärms ausgesetzt sind. Es geht hier jedoch allein um die Frage der Gefährdung der Gesundheit, die bei den hier festgestellten Werten eindeutig zu verneinen ist. Daher war der Beweisantrag zu IV. vom 13. Juli 2004 (Bl. 9 Verhandlungsniederschrift) als unerheblich zu behandeln.

Aus der Häufigkeit und Stärke der nächtlichen Einzelschallereignisse ergibt sich keine andere Beurteilung. Die Rechtsprechung billigt zur Abgrenzung der fachplanerischen Erheblichkeitsschwelle das sogenannte Jansen-Kriterium, wonach ein Maximalpegel von 75 dB (A) außen nicht mehr als 6 mal pro Nacht überschritten werden darf (BVerwG, Urteile vom 29. Januar 1991, BVerwGE 87, 332, 372 ff.; und vom 27. Oktober 1998, BVerwGE 107, 313, 317). Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng halten in der bereits zitierten Stellungnahme vom Februar 2002 an diesen Werten als nicht zu überschreitende "Kritische Toleranzwerte" mit der Maßgabe fest, dass sie auf einen Innenpegel von 60 dB (A) abstellen, der bei spaltbreit geöffnetem Fenster einen Außenpegel von 75 dB (A) entspricht. Diese Werte werden hier deutlich nicht erreicht (s. oben S. 20). Auch aus diesem Grund war der Beweisantrag zu IV vom 13. Juli 2004 als unerheblich zu behandeln. Das gleiche gilt für die Beweisanträge zu I und II vom 14. Juli 2004, die im Parallelverfahren 12 A 1517/01 gestellt worden waren, und denen sich die Kläger des vorliegenden Verfahrens angeschlossen haben (S. 11 f. Verhandlungsniederschrift). Denn aus den in den Beweisanträgen unterstellten Prämissen zu dem sogenannten Jansen-Kriterium kann aus rechtlichen Gründen nicht die Schlussfolgerung gezogen werden, dass dann die Gesundheitsgefährdungsgrenze überschritten wird. Die Ermittlung der Gesundheitsgefährdungsgrenze ist zudem keine Frage der beweisfähigen Tatsachenfeststellung, sondern eine Frage der tatrichterlichen Würdigung der Gesamtumstände. Schließlich könnte die Klage selbst dann keinen Erfolg haben, wenn - was hier lediglich unterstellt wird - die Gesundheitsgefährdungsgrenze durch die in dem Beweisantrag zu II (siehe Verhandlungsniederschrift S. 12 oben) beschriebene Linie bestimmt werden würde, weil dieser - hier unterstellten Beeinträchtigung der Gesundheit- durch ein Schließen der Fenster begegnet werden kann.

Denn der verfassungsrechtliche Schutz der Gesundheit (Art. 2 Abs. 2 GG) schließt, wie das Bundesverwaltungsgericht jüngst bekräftigt hat (Beschluss vom 21. Januar 2004 - 4 B 82.03 - dort S. 6), nicht das Recht darauf ein, dass die maßgeblichen Werte bei (teilweise oder gelegentlich) geöffneten Fenstern eingehalten werden. Dadurch können die Außenpegel um mindestens 25 dB (A) (vgl. Hess. VGH, Urteil vom 23. Dezember 2003 -2 A 2815/01 - S. 30 f. m.w.N.) reduziert werden mit der Folge, dass weder unter dem Aspekt der Mittelungspegel noch unter dem Aspekt der Pegelhäufigkeit eine Gesundheitsgefährdung festzustellen ist.

Auch aus den von den Klägern weiter vorgelegten Unterlagen und ihren Ausführungen dazu lässt sich nicht entnehmen, dass durch die hier zugrunde gelegten Lärmpegel eine Gesundheitsgefährdung bewirkt wird.

Aus der Untersuchung "Spandauer Gesundheits-Survey" lassen sich entgegen der Auffassung der Kläger keine Erkenntnisse ableiten, nach denen eine nächtliche Fluglärmbelastung (Mittelungspegel) von unter 55 dB (A) oder gar unter 50 dB (A) als Gesundheitsgefährdung einzustufen ist. In diese Studie ist der Fluglärm einbezogen worden. Rund 25 Prozent der Probanden waren Fluglärm ausgesetzt, die meisten davon in der "Zone 3" mit einer Belastung von 62 bis 67 dB (A), einige in der "Zone 2" mit einer Belastung von über 67 dB (A) (vgl. Seite 90 des Gutachtens). Die Auswertung der Daten (Seite 114 f.) ergab eine auffällige Erhöhung des relativen Risikos für Blutdruckbehandlungen nur in der Zone 2 (Seite 305) mit einer Belastung von 67 bis 75 dB (A). Auch wenn man den Autoren des Gutachtens darin folgt, dass wegen der besonderen Verhältnisse um den Flughafen Berlin Tegel aus diesen Erhebungen keine Schlüsse auf eine fluglärmbedingte Gesundheitsgefährdungsgrenze gezogen werden dürfen (Seite 306), verbietet es sich nach der Überzeugung des Senats, diese Untersuchung als Beleg dafür heranzuziehen, dass ein nächtlicher Fluglärm von unter 55 dB (A) oder gar von unter 50 dB (A), wie die Kläger behaupten, die menschliche Gesundheit gefährdet.

Im Übrigen versteht der erkennende Senat die Spandauer Untersuchung so, dass ein nächtlicher Straßenverkehrslärm von über 55 dB (A) und nicht von über 50 dB (A) von den

Autoren als die Gesundheit gefährdend angesehen wird. In der einleitenden Zusammenfassung (Seite III.) wird der Wert von 55 dB (A) wiederholt als Indikator für eine signifikante Erhöhung des Hypertonierisikos genannt. Entsprechendes gilt für die Diskussion des Hypertonierisikos auf Seite 304 des Gutachtens. Die Erwähnung der 50 dB(A)-Marke auf Seite 305 des Gutachtens als Indikator für ein erhöhtes Risiko für eine Behandlung von Bluthochdruck ist daher nicht als Grenzwert für die (juristische) Wahrscheinlichkeit des Eintritts einer Behandlungsbedürftigkeit zu werten.

Der von den Klägern übernommene Beweisantrag zu III auf Seite 12 der Verhandlungsniederschrift knüpft offensichtlich an die Spandauer-Untersuchung an. Darin wird behauptet, in dem Gebiet, in dem die im Verfahren 12 A 1517/01 bezeichneten Objekte liegen, sei das Risiko an Bluthochdruck oder Migräne oder psychischen Störungen zu erkranken, um 20 Prozent erhöht. Für die Einholung eines diese Behauptung klärenden Sachverständigengutachtens besteht kein rechtlicher Anlass. Selbst wenn die behauptete Wahrscheinlichkeit bestehen würde, könnte daraus nicht der zwingende Schluss gezogen werden, dass die in dem beschriebenen Gebiet liegenden Wohnungen einer gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung ausgesetzt wären. Diese Beurteilung bedürfte vielmehr einer weitergehenden tatrichterlichen Gesamtwürdigung. Im Übrigen könnte einer hier lediglich unterstellten Gesundheitsbeeinträchtigung auch hier durch ein Schließen der Fenster begegnet werden, was in diesem Gebiet zu einer Reduzierung des nächtlichen Innenpegels auf 20 bis 25 dB (A) führen würde.

Auch der "NaRoMi"-Studie vermag der Senat keinen hinreichend konkreten Anhaltspunkt dafür zu entnehmen, dass die Gesundheitsgefährdungsschwelle bei Fluglärm unter 65 dB (A) am Tag und 55 dB (A) in der Nacht liegt. Das wird von den Klägern auch nicht vorgetragen.

Eine andere Beurteilung lässt sich auch nicht aus den Ausführungen und Untersuchungen von Prof. Kaltenbach herleiten, und zwar aus mehreren, jeweils die Entscheidung tragenden Gründen: "Eine im Jahr 2004 abgeschlossene Längsschnittstudie mit 60 Probanden..." (Beweisantrag zu II. 3. auf Seite 12 der Niederschrift) kann der Entscheidung schon deshalb nicht zu Grunde gelegt werden, weil sie dem Gericht nicht vorliegt. Ob eine Studie geeignet ist, weitreichende Schlussfolgerungen für die Frage der gesundheitsgefährdenden Wirkung nächtlichen Fluglärms zu belegen, kann nur dann mit hinreichender Sicherheit beurteilt werden, wenn die Studie in Schriftform vorliegt und sich durch die Veröffentlichung der

wissenschaftlichen Diskussion stellt. Allein aufgrund eines mündlichen Berichts sind weder die anderen Verfahrensbeteiligten noch das Gericht in der Lage, die Belastbarkeit der Untersuchung zum Beispiel im Hinblick auf die Methodik, die Zahl und Auswahl der Probanden, die Verlässlichkeit der - hier wohl von den Probanden selbst - erhobenen Daten usw. zu bewerten. Es ist für das Gericht nicht ersichtlich, ob eine schriftliche Abhandlung über die Studie nicht oder noch nicht vorliegt oder ob sie dem Gericht nicht unterbreitet worden ist. Dieser Frage musste das Gericht nicht von Amts wegen nachgehen. Wenn sich die Kläger zur Begründung ihres Klagebegehrens (durch Bezugnahme auf entsprechende Beweisanträge) auf ein ihnen bekanntes oder ihnen vorliegendes Gutachten berufen, ist es ihnen zumutbar, dieses Gutachten zu den Gerichtsakten zu reichen, wozu sie gerichtlich aufgefordert worden sind. Im Übrigen können die hier ermittelten Außenpegel in zumutbarer Weise auf einen Innenpegel von 25 dB (A) reduziert werden, der keine Gesundheitsgefährdung indiziert.

Darüber hinaus ist das Vorbringen der Kläger bezüglich der Ausführungen von Prof. Kaltenbach, seine Erheblichkeit unterstellt, als verspätet zurückzuweisen (§ 87b Abs. 3 Satz 1 VwGO). Die Kläger sind unter Fristsetzung bis zum 29. März 2004 aufgefordert worden,

"die Tatsachen anzugeben, die über das bisherige Vorbringen hinaus die jeweiligen Anträge stützen sollen. Dazu gehören insbesondere die Vorlage von Gutachten, gutachterlichen Stellungnahmen und Erklärungen zu schalltechnischen, flugtechnischen, flugsicherungstechnischen, medizinischen und psychologischen Fragen, die Vorlage von Berechnungs- und Messunterlagen, die Substantiierung der klägerischen Betroffenheit sowie die Bezeichnung von Beweismitteln..." (gerichtliche Verfügung vom 19. Februar 2004)

Das Beweisthema bezieht sich auf eine Studie, die von den Klägern weder vorgelegt noch in den Schriftsätzen angesprochen worden ist. In ihrem Schriftsatz vom 11. Juni 2004 zitieren die Kläger zwar Ausführungen von Prof. Kaltenbach, darin wird aber die in dem Beweisantrag, angesprochene "Längsschnittstudie" nicht erwähnt. Somit haben die Kläger erstmals in der mündlichen Verhandlung am 14. Juli 2004 auf die Erhebungen von Prof. Kaltenbach hingewiesen. Ein Grund, der diese Fristversäumung zu entschuldigen vermag, ist weder dargetan noch ersichtlich. Würde das Gericht dieses Vorbringen der Kläger, seine Erheblichkeit unterstellt, nach Maßgabe der von ihnen beantragten Beweisaufnahme berücksichtigen, hätte das eine erhebliche Verlängerung der Prozessdauer zur Folge. Bei der

nach § 87b Abs. 3 Satz 1 VwGO gebotenen Ermessensentscheidung hat sich der Senat von der Erwägung leiten lassen, dass die Ausführungen zu der Längsschnittstudie von Prof. Kaltenbach erstmals in der mündlichen Verhandlung und somit in einer Art und Weise vorgetragen worden sind, die sowohl die anderen Beteiligten als auch das Gericht überrascht und zugleich gehindert haben, sich auf den neuen Sachvortrag einzustellen. Die Präsentation von sachverständigen Beiständen in der mündlichen Verhandlung, die mit völlig neuem Sachvortrag die anderen Beteiligten und das Gericht überraschen, verwirklicht in eklatanter Form diejenige prozessuale Situation, die zu vermeiden das oberste Anliegen von § 87b Abs. 3 VwGO ist.

Aus den vorstehenden Ausführungen ergibt sich, dass den Beweisanträgen zu II. 3., 4., 5. und 6. auf Seite 12 (unten) der Niederschrift nicht nachzukommen war. Die Beweisthemen fassen nach der ausdrücklich abgegebenen Begründung den Vortrag und die "Bewertung" von Prof. Kaltenbach in der mündlichen Verhandlung zusammen. Auch wenn Prof. Kaltenbach eine Längsschnittstudie mit dem in dem Beweisantrag behaupteten Ergebnis durchgeführt haben sollte und dieses Ergebnis von ihm so bewertet worden sein sollte, begründet das, wie oben dargelegt, keinen Anspruch der Kläger auf Anordnung passiven Schallschutzes. Jedenfalls können die maßgeblichen Innenpegel so weit reduziert werden, dass eine - hier unterstellte - Gefährdung der Gesundheit der Bewohner vermieden wird. Schließlich könnten die in den Beweisanträgen enthaltenen Behauptungen selbst dann der Klage nicht zum Erfolg verhelfen, wenn sie erheblich und richtig wären, weil sie, wie dargelegt, insgesamt als verspätet zurückzuweisen sind.

Auch die Beweisanträge zu II. 1 und 2 vom 14. Juli 2004 (Verhandlungsniederschrift S. 12) sind abzulehnen. Soweit in den Beweisanträgen die Behauptung aufgestellt werden sollte, dass Schlafen bei geschlossenen Fenstern krank macht, liegt ein unzulässiger Ausforschungsbeweisantrag vor. Die bloße Behauptung dieser Folge wird nicht durch den Hinweis substantiiert, dass nach den Angaben von Dr. Maschke 60 Publikationen zu diesem Thema existierten. Dazu müsste eines dieser Gutachten oder jedenfalls eine entsprechende Stellungnahme in schriftlicher Form vorgelegt werden, die eine gewisse Wahrscheinlichkeit für die Richtigkeit der klägerischen Behauptung erkennen lässt. Außerdem betrifft die Frage einer "funktionellen Beeinträchtigung der Gesundheit" keine reine Tatsachenfeststellung, sondern die tatrichterliche Würdigung der gesamten Umstände. Dass eine "Stoßöffnung" des Fensters den "Luftverbrauch" nur verzögert, kann als wahr unterstellt werden, ohne

dass daraus eine Gesundheitsgefährdung abzuleiten ist. Darüber hinaus sind diese Beweisanträge aber auch deshalb abzulehnen, weil der darin enthaltene Vortrag, seine Erheblichkeit unterstellt, zurückzuweisen ist (§ 87b Abs. 3' VwGO). Diese Behauptungen haben die Klägerinnen nach dreijähriger Prozessdauer ebenfalls erstmals in der mündlichen Verhandlung am 14. Juli 2004 aufgestellt und dadurch die anderen Beteiligten sowie das Gericht mit überraschendem Prozessvortrag konfrontiert, ohne dass dafür ein rechtfertigender Grund erkennbar ist. Wegen der Einzelheiten wird auf das oben (zu den Beweisthemen betreffend Prof. Kaltenbach) Gesagte verwiesen.

Der Senat war auch nicht gehalten, dem Beweisantrag zu II. 7. (auf Seite 13 der Niederschrift) nachzugehen. Der Behauptung, dass bei gleichem Dezibelwert Fluglärm "weit" störender und schädlicher als Straßenverkehrslärm sei, mangelt es schon an der erforderlichen Bestimmtheit, um aus dieser Behauptung, ihre Richtigkeit unterstellt, rechtliche Konsequenzen für das Begehren der Kläger ziehen zu können. Außerdem ist die Frage, -in welchem Umfang eine solche Unterscheidung geboten ist, nicht rein tatsächlicher Natur, sondern nur aufgrund einer umfassenden rechtlichen Würdigung sämtlicher Umstände zu beurteilen. Schließlich hat der Senat der besonderen Lästigkeit des Fluglärms gegenüber anderen Verkehrslärmarten bei der Ermittlung der Gesundheitsgefährdungsgrenze Rechnung getragen. Die hier festgestellte Fluglärmbelastung von unter oder um 60 dB (A) am Tag und unter oder um 50 dB (A) bis maximal 53 dB (A) in der Nacht liegt deutlich unter den Werten von 70/60 dB (A), die die Gesundheitsgefährdungsgrenze bei Schienen- und Straßenverkehrslärm markieren.

Eine andere Beurteilung rechtfertigt auch nicht die sogenannte Neufahrner Resolution, auf die sich die Kläger berufen. Diese Resolution ist entgegen dem Vortrag der Kläger nicht von "den führenden Lärmmediziner" beschlossen worden. Sie erweckt lediglich den Eindruck, dass das so sei, wie sich aus der gemeinsamen Klarstellung von Basner, Griefahn, Jansen und Scheuch vom 18. Oktober 2001 ergibt. Die Werte sind auch nicht überzeugend abgeleitet worden, wie der 2. Senat des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs in seinem von den Klägern zitierten Urteil vom 6. August 2002 (2 A 828/01) dargelegt hat; hierauf wird Bezug genommen. Einen neuen Stand wissenschaftlicher Erkenntnis vermag der Senat schließlich auch nicht aus der West-London-School-Study und der LARES-Studie zu erkennen. Beide Gutachten sind nicht - jedenfalls nicht in deutscher Sprache - vorgelegt worden und es ist darüber hinaus aus dem Vortrag der Kläger zum Inhalt der Studien nicht ersichtlich, dass ein Dauerschallpegel von weniger als 55 dB (A) in der Nacht die Gesundheitsgefährdungsschwelle erreichen könnte.

Der vorgenommenen Bestimmung der Gesundheitsgefährdungsschwelle mit Blick auf Art. 2 Abs. 2 GG liegt ein medizinischer Gesundheitsbegriff in Abgrenzung zum Tatbestand der Krankheit zu Grunde. Entgegen der Auffassung der Kläger kann nicht angenommen werden, dass der Begriff der "körperlichen Unversehrtheit" in Art. 2 Abs. 2 GG noch über dieses Verständnis der körperlichen Unversehrtheit im Sinne von Gesundheit hinausgehend den Zustand "des vollständigen körperlichen, geistigen und sozialen Wohlbefindens und nicht nur das Freisein von Krankheit und Gebrechen" im Sinne des Gesundheitsbegriffs der Weltgesundheitsorganisation umfasst. Für dieses Verständnis bietet der Wortlaut von Art. 2 Abs. 2 GG auch bei weiter Auslegung keine Grundlage (siehe Starck in: von Mangoldt/Klein/Starck, Grundgesetz, Kommentar, Art. 2 Abs. 2 Rdnr. 130; Hermes, das Grundrecht auf Schutz von Leben und Gesundheit, 1987, 223; siehe auch Storost, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 2004, S 93f.). Dementsprechend geht auch das Bundesverfassungsgericht (Beschluss vom 28. Februar 2002 -1 BvR 1676/02 -, ZUR 2002, 347 = NuR 2002, 674 "Elektrosmog") davon aus, dass die Annahme, eine Gesundheitsgefährdung sei nicht zu befürchten, weil der "Nachweis einer pathogenischen Rolle" von biologischen Effekten der Strahlung bisher nicht zu führen sei, den verfassungsrechtlichen Anforderungen für die Verneinung einer Verletzung von Art. 2 Abs. 2 GG genügt.

Ein Anspruch auf Gewährung passiven Schallschutzes ergibt sich auch nicht unter dem Aspekt des Schutzes der ungestörten Kommunikation. Der Schutz der Gesundheit umfasst nicht notwendig auch eine ungestörte Kommunikation (Senatsurteil vom 3. Juni 2004-12 A 1118/01 und 12 A 1521/01). Eine erhebliche Einschränkung der Kommunikationsmöglichkeiten kann allenfalls in Ausnahmefällen eine Gefahr für die Gesundheit indizieren. Hierfür sind konkrete Anhaltspunkte notwendig, die weder vorgetragen noch ersichtlich sind. Im Gegenteil wird bei keinem der Kläger der von Griefahn (a.a.O., Seite 34) genannte kritische Toleranzwert von 62 dB (A) überschritten.

Da den Klägern nach alledem keine Ansprüche auf Anordnung von weitergehenden Betriebsbeschränkungen oder Maßnahmen des passiven Schallschutzes zustehen, können sie durch die Bescheide des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und

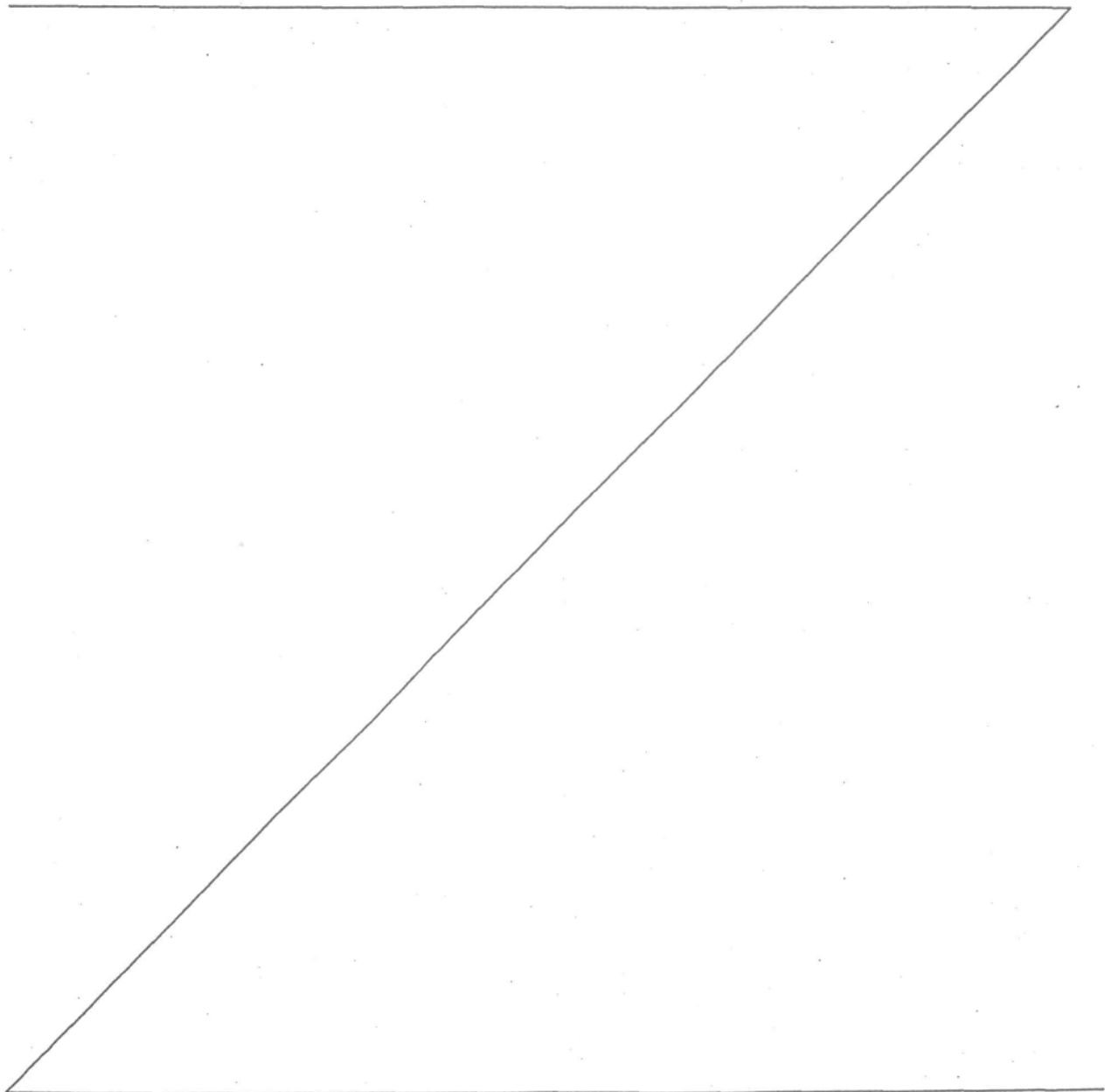
Landesentwicklung vom 26. April 2001, 24. September 2001 und 25. November 2002 nicht in ihren Rechten verletzt sein, so dass auch kein Anspruch auf Neubescheidung besteht.

Die Kläger haben als Unterlegene die Kosten des Verfahrens zu tragen (§ 154 Abs. 1 VwGO). Ihnen sind auch die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen aufzuerlegen, die durch

Antragstellung ein eigenes Kostenrisiko übernommen hat (§§ 162 Abs. 3 und 154 Abs. 3 VwGO).

Die Vollstreckbarkeitserklärung beruht auf §§ 708 Nr. 11 und 711 ZPO.

Gründe für eine Zulassung der Revision nach § 132 Abs. 2 VwGO liegen nicht vor.



RECHTSMITTELBELEHRUNG

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

Hessischen Verwaltungsgerichtshof

Brüder-Grimm-Platz 1

34117 Kassel

durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt einzulegen; juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen. 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.

Dr. Zysk

Thürmer

Dr. Dieterich

Hassenpflug

Pabst