

Regierungspräsi
dium Darmstadt
Luisenplatz 2
64283 Darmstadt

28.02.2005

Sehr geehrte Damen und Herren,

Anhörung zum Luftverkehrstechnischen Planfeststellungsverfahren "Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main"

hiermit erhebe ich gegen den Antrag der Fraport AG zum Ausbau des Flughafens Frankfurt die nachfolgend aufgeführten Einwendungen und beantrage, den Antrag abzuweisen.
Hilfsweise beantrage ich, einen etwaigen positiven Beschluss mit den nachfolgend im Einzelnen begründeten Auflagen zu versehen.

Meine diesbezüglichen Einwände im Rahmen des zugehörigen Raumordnungsverfahrens sowie im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gegen die „Erweiterungsmaßnahmen für den Flughafen Frankfurt, Stufe 1“ (Bau der Wartungshalle für den A380) nehme ich in Bezug.

1 Übersicht über meine Betroffenheit

1.1 Wohnsituation

Ich bin Mit-Eigentümer und Bewohner des Hauses Bahnhofstr. 47 in Raunheim. Dieses Haus befindet sich seit vier Generationen im Besitz meiner Familie, ich bin hier aufgewachsen. Zum Haus zählt auch ein Außenwohnbereich (Terrasse, Balkon, Garten), den meine Frau und ich intensiv nutzen.

Bereits heute bin ich durch den Flugverkehr am Flughafen Frankfurt erheblich belastet. Das Haus liegt innerhalb der Fluglärmzone "60dB(A)-Isophone -Siedlungsbeschränkungsbereich-", unmittelbar unter der Landeanflugroute auf die Parallelbahn Nord bei Ostwind (RWY07L) und wird bei Ostwetterlage in äußerst niedriger Höhe (nominal ca. 350 m) direkt überflogen. Im Durchschnitt handelt es sich gemäß den von der Antragstellerin bereitgestellten Daten um ca. 550 Einzelschallereignisse innerhalb von 24 Stunden, die mehrheitlich im Bereich 75 – 79 db(A) liegen.

Bei Westwetterlage ist die Belastung derzeit insgesamt geringer, jedoch treten zunehmend sehr laute Einzelschallereignisse aufgrund von Abweichungen von den offiziell angegebenen Flugrouten und abweichendem Steigverhalten bei Starts in Richtung Westen auf.

Die besondere Belastung der Immobilie ist von der Antragstellerin insoweit anerkannt, als die Liegenschaft in das sog. „Fördergebiet“ des Ausgleichsprogramms „Fraport Casa“ aufgenommen wurde.

1.2 Gesundheitliche Aspekte

Aufgrund des Fluglärms leide ich bereits heute bei Ostwetterlage unter Schlafstörungen sowie unter zunehmender Reizbarkeit und Nervosität.

1.3 Soziale Aspekte

Häufigkeit und Stärke der Einzelschallereignisse bei Ostwetterlage schränken schon heute die Kommunikationsmöglichkeiten im Außenbereich massiv ein. Ein normales Gespräch ist in Zeiten hohen Verkehrsaufkommens nicht mehr möglich, da der Lärm dauernde Unterbrechungen erzwingt. Dadurch wird nicht nur die Kommunikation im Wohnumfeld gestört, auch sonstige soziale Kontakte werden eingeschränkt, da diese Verhältnisse nicht daran gewöhnten Personen kaum zuzumuten sind und daher Grillabende etc. nur im eingeschränkten Kreis, wenn überhaupt, stattfinden können.

2 Folgen des beantragten Ausbaus des Flughafens Frankfurt

Der vorgelegt Antrag zum Ausbau des Flughafens Frankfurt ist aus mehreren Gründen fehlerhaft und daher abzulehnen. Hilfsweise begründen die folgenden Darlegungen eine Abweisung des Antrages, weil das Planungsprojekt rechtswidrig in meine Grundrechte aus den Art. 2 und 14 GG eingreift.

2.1 Veränderungen beim Landeanflug

Laut Antragsunterlagen soll die Landebahn 07L zukünftig einen deutlich geringeren Anteil, ca. 4% aller Landungen, aufnehmen. Von einer damit verbundenen Entlastung kann ich allerdings nicht ausgehen, da durch den gleichzeitigen Anstieg der Landungen auf der 07R sowie auf der neuen Landebahn die Gesamtbelastung drastisch zunimmt. Verlässliche Messungen über die Lärmverteilung am Boden, die die tatsächliche Lärmausbreitung berücksichtigen, liegen nicht vor. Der störende Effekt eines Einzelschallereignisses bei einer Landung ist heute für mich unabhängig von der benutzten Bahn nahezu identisch; dies wird wegen der vergleichbaren Entfernung der Anfluglinie für die neue Bahn ähnlich sein. Auch kann von einer exakten Einhaltung der theoretischen Anfluglinien schon heute keine Rede sein. Im Gegenteil ist der Luftraum über Raunheim lt. Auskunft der Fluglärmbeschwerdestelle noch Teil des sog. „Eindrehbereichs“, in dem auch abweichend vom Leitstrahl geflogen werden kann und geflogen wird. Daher steigt mit steigender Gesamtzahl der Landungen auch meine Belastung.

Im Übrigen geht aus den Unterlagen hervor, dass schwere Maschinen der Typenklasse S7 nicht auf der neuen geplanten Landebahn landen können. Der Presse war zu entnehmen, dass der neue Airbus A380 derzeit, wenn überhaupt, wegen seiner besonderen Breite nur auf der nördlichen Parallelbahn landen dürfte. Da ein Ausbau der südlichen Bahn nicht beantragt ist, sind die Unterlagen entweder unvollständig oder hinsichtlich der Verteilung der Landungen fehlerhaft.

Ich beantrage daher für den Fall des Ausbaus hilfsweise

- die Einschränkung der Nutzung der RWY07L für Landungen verbindlich vorzuschreiben
- zur Reduzierung der Lärmbelastung in Raunheim die Aufsetzschwellen der Parallelbahnen nach Osten zu verlagern und den Anflugwinkel auf mindestens 3,5° zu erhöhen.

2.2 Veränderungen beim Start Richtung Westen

Auch bei Betriebsrichtung 25 wurden in Raunheim in der Vergangenheit schon bis zu 72 Einzelschallereignisse von 65dB(A) bis 90dB(A) innerhalb 24 h gemessen. Da sich gem. den Antragsunterlagen die Abflüge auf dem Parallelbahnsystem bei BR25 im Ausbaufall nahezu verdoppeln werden (in den 6 verkehrsreichsten Monaten von derzeit (Ist-Situation) 35.850 auf 64.807 im Planungsfall 2015) wird sich die Lärmbelastung bei BR 25, die aus Raunheimer Sicht bislang weniger stark belästigend empfunden wurde, in unzumutbarer Weise verstärken.

Die Antragsunterlagen enthalten in der Konfigurationsanalyse (Anhang A3, Ordner 1 und 2) und im Planteil B11 (Beschreibung des Datenerfassungssystems und der Flugroutenbelegung, Ordner 33) Aussagen zu den Flugrouten, die künftig geflogen werden sollen. Allerdings wird darauf verzichtet, für die Flugrouten die Planfeststellung zu beantragen. Weder die Pläne der Konfigurationsanalyse noch

die der Flugroutenbelegung werden damit durch einen eventuellen Planfeststellungsbeschluss verbindlich.

Bereits heute wird Raunheim im Einzelfall in Ost-West-Richtung direkt überflogen; dies wurde in Antwort auf Beschwerden u.a. mit „betriebstechnischen Notwendigkeiten“ begründet. Es steht zu befürchten, dass in der beantragten Konfiguration (gleichzeitige Landungen auf den äußeren Bahnen und Start auf der dann mittleren Bahn) eine drastische Häufung dieser „Notwendigkeiten“ auftritt, weil z.B. die Verlängerung der Landeanfluglinien parallel landender Flugzeuge aus Sicherheitsgründen nicht gekreuzt werden dürfen.

Ebenso gibt es Zweifel daran, dass die für Starts von der nördlichen Parallelbahn Richtung Westen vorgegebene Route, die vor Raunheim nach Süden abdreht, mit Starts von der Startbahn 18 West vereinbar ist.

Ich beantrage daher für den Fall des Ausbaus hilfsweise

- die Vereinbarkeit der im Antrag angegebenen Flugrouten mit allen flugtechnischen, sicherheitstechnischen und sonstigen Vorschriften zu überprüfen,
- die Flugrouten für Starts Richtung Westen und deren Einhaltung verbindlich so vorzuschreiben, dass sie das Stadtgebiet Raunheims nicht tangieren,
- das Herbeiführen von Konstellationen, die einen Geradeaus-Abflug „betriebstechnisch notwendig“ machen, verbindlich zu untersagen.

Die Auslegung anderer Ausbaumaßnahmen (Terminal 3) sowie Untersuchungen zu den neu zu realisierenden technischen Möglichkeiten weisen darauf hin, dass die in den Antragsunterlagen zugrunde gelegte Zahl von 660.000 Flugbewegungen keine technische Obergrenze darstellt. Im Gegenteil könnten im ausgebauten Zustand deutlich mehr Flugbewegungen realisiert werden.

Ich beantrage daher für den Fall des Ausbaus hilfsweise weiterhin

- die Obergrenze für die Zahl der Flugbewegungen verbindlich im Beschlusstext festzuschreiben.

2.3 Nachtflug-Beschränkungen

Seit langem warnen Mediziner, dass Lärm und insbesondere Fluglärm gesundheitliche Langzeitschäden verursacht. Fluglärm wird vom Menschen als bedrohlich empfunden, weil er von oben kommt, und als besonderer Stress, weil es kein Entrinnen gibt. Nächtlicher Fluglärm bewirkt, dass die Anzahl der Tiefschlafphasen abnimmt, die Traumphasen kürzer werden, die Schlafzeit insgesamt geringer wird. Die Schlafstörungen verstärken damit die Stress-Situation, der Mensch reagiert mit einer erhöhten Ausschüttung von Stresshormonen, was wiederum auf Dauer zu Diabetes, verminderter Immunabwehr sowie Bluthochdruck führen kann.

Neuere Studien, wie sie z.B. vom Umweltbundesamt veröffentlicht wurden, zeigen eindeutig, dass nächtlicher Fluglärm besonders belastend ist, wobei es weniger auf den Dauerschallpegel, als vielmehr auf die Anzahl und Stärke der Einzelschallereignisse ankommt.

Die vorgesehenen Nachtflugbeschränkungen, formuliert als ein Verbot mit umfangreichem Ausnahme-Katalog für die Zeit von 23.00 – 5.00 Uhr, sind von zweifelhafter Verbindlichkeit und in keiner Weise geeignet, die notwendige Nachtruhe zu sichern.

Europaweit wird einheitlich und verbindlich von einer zu schützenden achtstündigen Nachtruhezeit (von 22.00 – 6.00 oder von 23.00 – 7.00 Uhr) ausgegangen. Auch aus medizinischen Gründen ist eine achtstündige Nachtruhe für die meisten Menschen unerlässlich.

Aus den Antragsunterlagen ist jedoch zu entnehmen, dass die Zahl der Flugbewegungen in den sog. „Nachtrandzeiten“ (22.00 – 23.00 und 5.00 – 6.00 Uhr) drastisch gesteigert werden soll. Dies ist völlig unzumutbar und ein direkter Angriff auf meine Gesundheit.

Passiver Schallschutz ist nicht geeignet, dem abzuwehren, da ich ruhigen und erholsamen Schlaf nur bei ausreichender Frischluftzufuhr finde, die durch Lüfter nicht gewährleistet werden kann. Ich weiß aus häufigen Aufenthalten in klimatisierten bzw. belüfteten Hotelräumen, dass ich dies nur als kurzzeitige Notlösungen vertragen kann, nicht jedoch als Dauerlösung in meinem Wohnbereich.

Ich beantrage daher für den Fall des Ausbaus hilfsweise

- die Einführung eines verbindlichen und vollständigen achtstündigen Nachtflugverbots

2.4 Sicherheit

Durch die extrem niedrigen Überflughöhen kam es in der Vergangenheit in Raunheim schon mehrfach, mit zunehmender Tendenz, zu Schäden an Dächern durch Wirbelschleppen. Bei manchen Wetterlagen sind die Wirbelschleppen-typischen Geräusche in unserem Garten regelmäßig zu hören. Obwohl in der Literatur zahlreiche Messungen und Ausbreitungsmodelle beschrieben werden, sind Vorhersagen über Häufigkeit und Intensität in Abhängigkeit von Flugzeuggröße und –abstand schwierig zu machen. Da im Ausbaufall davon auszugehen ist, dass auf dem Parallelbahnsystem vermehrt Flugzeuge der Kategorie Heavy landen werden - hierzu zählt auch der A380, über dessen Wirbelschleppen noch nichts bekannt ist - ist davon auszugehen, dass sich auch die Problematik der Auswirkungen von Wirbelschleppen (Schäden an Dächern und in der Folge auch an Personen) verschärfen wird. Hierzu werden in den Unterlagen keinerlei Aussagen gemacht.

Ich beantrage daher für den Fall des Ausbaus hilfsweise

- ein ausführliches Messprogramm zur Feststellung der Wirbelschleppen-Entstehung und Ausbreitung über Raunheim sowie die Erstellung eines Prognose-Modells
- abhängig vom Ergebnis dieses Programms die vollständige Finanzierung aller notwendigen bautechnischen Maßnahmen zur Risikominimierung durch die Antragstellerin

Außerdem liegt der Flughafen und insbesondere die geplante Landebahn in unmittelbarer Nähe der chemischen Fabrik der Fa. Ticona. Die Bundesstörfallkommission hat die beantragte Landebahn Nordwest eindeutig als damit unvereinbar charakterisiert, da das Schadensrisiko infolge eines Absturzes auf das Firmengelände zu hoch ist. Aus formalen Gründen muss sich die Störfallkommission auf die Risikobeurteilung bei Betrieben beschränken, die der Störfallverordnung unterliegen. Ich ziehe jedoch aus den geführten Diskussionen und veröffentlichten Stellungnahmen den Schluss, dass das Schadensrisiko durch Absturz auch für mich und meine MitbürgerInnen bereits heute erheblich ist und durch einen Ausbau in inakzeptabler Weise steigen würde.

2.5 Naherholung

Ich nutze Außenbereiche wie Balkon, Terrasse, Garten in der wärmeren Jahreszeit intensiv und bis in die späten Abendstunden zur Entspannung und Erholung. Im Falle des Flughafenausbaus werden diese Außenbereiche in ihrer Nutzbarkeit erheblich eingeschränkt. Nicht nur bei Ostwetterlage werden sie durch die hohe Lärmbelastung zeitweise gar nicht mehr nutzbar sein, da weder eine ungestörte Unterhaltung noch entspanntes Ausruhen möglich sein wird. Mein Recht auf Privatleben wird hierdurch erheblich verletzt.

Die großen Waldflächen östlich und südlich von Raunheim stellen ein bevorzugtes wohnungsnahes Erholungsgebiet für die Bürgerinnen und Bürger von Raunheim dar. Ein gut ausgebautes Wegenetz ermöglicht nicht nur ausgedehnte Wanderungen zu Fuß sondern auch per Rad. Im Wald integriert finden sich attraktive Freizeiteinrichtungen, wie ein Trimm-Dich-Pfad, Wildgehege, Abenteuerspielplatz mit Lichtwiese und der Waldsee der als Badesee im Sommer auch von regionaler Bedeutung ist. Gem. den Antragsunterlagen werden sich die Abflüge auf dem Parallelbahnsystem bei BR25 mit Richtung Südwesten (in erster Linie die Routen TABUM_NEU und BIBOS_NEU) vervierfachen (!) (in den 6 verkehrsreichsten Monaten von derzeit (Ist-Situation) 13.943 auf 55.670 im Planungsfall 2015). Vor diesem Hintergrund werden die Naherholungsmöglichkeiten in diesen Bereich in erheblichem Maße zusätzlich beeinträchtigt bzw. unmöglich gemacht.

2.6 Wald und Natur

Der Bannwald ist für mich ein unverzichtbarer Erholungsraum im Rhein-Main-Gebiet. Gerade im Rhein-Main-Gebiet sind die vielfältigen Schutzfunktionen der letzten verbliebenen Waldgebiete für Lokalklima, Wasserhaushalt und Fauna unverzichtbar und können nicht durch Aufforstungen anderswo kompensiert werden.

Mit dem Mönchwaldsee und den Vogelbrut- und –rastgebieten am Main in der Einflugschneise der geplanten neuen Bahn werden unverzichtbare Biotope gefährdet. Mit der Ausweisung als FFH-Gebiet wurde der Bedeutung dieses Bereichs Rechnung getragen. Die unmittelbar auf die Ausweisung als Schutzgebiet folgende Planung der Betonierung großer Teile ist pervers und verletzt jedes Rechtsempfinden.

Die absehbaren Verluste durch Vogelschlag werden umgehend zu Forderungen führen, die beim Ausbau zunächst noch verbleibenden Gebiete zu veröden und damit den gesamten Bereich zu ruinieren.

Die prognostizierte Steigerung des Trinkwasserverbrauchs des Flughafens beim geplanten Ausbau wird die Trinkwasserreserven der Region erheblich belasten. Da bestimmte Ausbaumaßnahmen (Terminal 3) die Eigenförderung des Flughafens drastisch reduzieren werden, wird der Effekt für die Region nochmals verschärft. Angesichts schon vorhandener ökologischer Schäden in den Förderregionen und den bekannten klimatischen Risiken im Planungszeitraum ist diese Maßnahme unverantwortbar.

Die Belastung des regionalen Wasserhaushalts durch zusätzliche Versiegelungsmaßnahmen sowie verstärkten Schadstoffeintrag ist völlig unzureichend untersucht.

Ich beantrage daher für den Fall des Ausbaus hilfsweise

- ein ausführliches Messprogramm zur Feststellung der Auswirkungen der verschiedenen baulichen Maßnahmen in ihrer Gesamtheit auf die Entwicklung der Grundwasserkörper hinsichtlich Größe und Qualität.

2.7 Sonstige Immissionen

Neben dem Lärm gehen vom Flugverkehr weitere gesundheits- und umweltbelastende Immissionen aus. Bis heute werden jedoch auch in besonders belasteten Gebieten wie Raunheim nur allgemeine Luftqualitäts-Kennwerte gemessen. Zur Bewertung werden i.d.R., wie z.B. auch in der landesplanerischen Beurteilung im ROV, überwiegend nur Jahresmittelwerte der Schadstoffkonzentrationen herangezogen. Über die spezifischen Belastungen aus Flugzeugabgasen, die im Landeanflug in niedrigen Höhen freigesetzt werden, liegen keine Untersuchungen vor. Insbesondere fehlen Aussagen über kurzzeitige Belastungsspitzen, die in den Mittelungsmessungen untergehen, aber nachgewiesenermaßen besondere schädigende Wirkungen haben können. Ebenso fehlen Aussagen, welche Folge- und Abbau-Produkte der komplexeren Schadstoffe in den Umweltmedien Wasser und Boden reagieren und akkumulieren können und welche Risiken daraus resultieren.

Die störende Wirkung der von in niedriger Höhe anfliegenden Flugzeugen bei Dunkelheit ausgehenden Lichtemissionen bleiben bisher völlig unberücksichtigt. Da nach geltender Rechtsprechung bereits eine 40 W-Glühlampe auf einem Nachbargrundstück störende Effekte auslösen kann, sind die Störeffekte der Flugzeugscheinwerfer im Landeanflug erst recht zu berücksichtigen. Mit der Zunahme der Flugbewegungen in den "Nachtrandzeiten" verstärkt sich dieser Störeffekt erheblich.

Raunheim liegt unmittelbar an wichtigen Verkehrsstrassen, die als An- und Abfahrt zum Flughafen dienen (ICE-Trasse Köln(Wiesbaden)-Frankfurt, S-Bahn Mainz(Wiesbaden)-Frankfurt, B43, A3, A67/A60). Die mit dem geplanten Ausbau verbundene Erhöhung der Kapazität und die damit einhergehende deutliche Erhöhung der Fracht- und Passagierzahlen wird auch zu einer Zunahme der von Straßen und Schiene ausgehenden Belastungen führen (Lärm, Schadstoffe), was die auch schon durch die Mediation festgestellte "extreme Belastung" der Bürgerinnen und Bürger von Raunheim zusätzlich verschärfen wird.

Hier im Nahbereich um den Flughafen wird insbesondere der Straßenverkehr durch den Ausbau stark zunehmen. Das Rhein-Main-Gebiet steht in Bezug auf das Verkehrsaufkommen bereits jetzt an der Grenze der Belastbarkeit. Eine weitere Verkehrszunahme verträgt es nicht.

Ich beantrage daher für den Fall des Ausbaus hilfsweise

- eine umfassende Belastungsstudie, die die Auswirkungen aller Beeinträchtigungen, die vom Flugverkehr sowie allen dadurch induzierten Verkehren und sonstigen Belastungen in ihren synergistischen Wirkungen untersucht und insbesondere die Wirkungen der Folge- und Abbau-Produkte der vielfältigen Immissionen einbezieht.

2.8 Wirtschaftliche Aspekte

Der Bereich der zukünftigen 60 dB(A)-Isophone wird auch "Siedlungsbeschränkungsbereich" genannt, weil es dort so laut wird, dass Kommunen in diesem Bereich keine Neubaugebiete mehr ausweisen dürfen, da der Fluglärm dort unzumutbar und gesundheitsgefährdend wird. Wohnhäuser in einem solchen Bereich werden also zu „eigentlich unbewohnbaren“ Immobilien deklassiert.

Durch diese Beeinträchtigungen verliert meine Immobilie erheblich an Wert. Ich sehe hierin eine Verletzung meines Grundrechts auf Eigentum gem. § 14 I GG. Es handelt sich hier nicht lediglich um eine auf der Sozialpflichtigkeit des Eigentums gem. Art. 14 II GG beruhende Inhalts- und Schrankenbestimmung, sondern um einen enteignungsgleichen Eingriff, für den ich Schadenersatz verlange.

Ein öffentliches Interesse am Ausbau des Flughafens Frankfurt wird in der Regel postuliert aufgrund der Prognose der neu geschaffenen oder „induzierten“ Arbeitsplätze. Die dazu vorgelegten Gutachten sind in höchstem Maße anfechtbar, da negative Aspekte des Ausbaus nicht berücksichtigt wurden. Speziell für Raunheim ist mit der ins Auge gefassten Verlagerung der Ticona GmbH und mit dem Kauf des ehemaligen Caltex-Geländes durch die Antragstellerin eher mit einer Vernichtung bzw. einer Nicht-Schaffung lokal dringend benötigter Arbeitsplätze zu rechnen. Auch dadurch verliert das Umfeld meiner Immobilie an Attraktivität.

Ich beantrage daher für den Fall des Ausbaus hilfsweise

- vollständigen Schadenersatz für alle wirtschaftlichen und sonstigen Verluste, die mir durch den Ausbau entstehen.

Ich bitte, mir Ihre Beurteilung der hier vorgetragenen Einwände in schriftlicher Form zukommen zu lassen und mich im Falle der Ablehnung des Hauptantrags auch über die Entscheidung und Umsetzung der Hilfsanträge zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen

.....