

Vor- und Zuname (lesbar)

Straße und Nr.

PLZ und Ort

Regierungspräsidium Darmstadt

Luisenplatz 2
64283 Darmstadt

Fax an Nr. 06151-12 63 13

Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach den Darstellungen der ausgelegten Pläne kann mit dem System von vier Bahnen die Zahl der Flugbewegungen verdoppelt werden. Dies wird meine Belastung durch Fluglärm bis zu einem gesundheitsrelevanten Maß steigern. Aus diesem Grund erhebe ich **Einwendungen** wegen Beeinträchtigung meiner Rechtsgüter Gesundheit (Art. 2 GG) und selbstgenutztes Hauseigentum (Art. 14 GG) in Folge des mangelhaften Lärmschutzes sowie der zu hohen Abgas-Immissionsbelastung aus dem Flugbetrieb.

1. Realistische Prognosezahlen fehlen

Der Ausbau des Flughafens eröffnet neben den versprochenen Vorteilen der Schaffung von Arbeitsplätzen leider mit der technisch möglichen Verdopplung der Flugbewegungen auch eine Verdopplung des Fluglärms sowie der Abgas-Immissionsbelastungen auf meinem im Briefkopf genannten selbstgenutzten Wohngrundstück. Trotz dieser möglichen Kapazitätssteigerung und ungeachtet der Erfahrung, dass bei diesem Flughafen jede Kapazitätsreserve ausgeschöpft wurde, beziffert die Fraport AG in der Lärmprognose nur eine Kapazitätssteigerung von 50 %. Damit wird dem Bürger unterschlagen, daß die Lärmzusatzbelastung doppelt so hoch sein wird als in den Planunterlagen berechnet. Ich beantrage daher,

der Fraport AG die Vorlage einer Immissionsprognose für eine technisch mögliche Verdopplung der Kapazität aufzugeben und dies Gutachten dann erneut öffentlich auszulegen.

Die Fraport AG weicht in ihrer Ausbauplanung für den Flughafen zu meinem Nachteil auch von der Methodik der Lärmberechnung und den Lärmschutzwerten des Mediationsverfahrens ab. Heißt es im Mediationsbericht (S. 43) noch, die getrennte Berücksichtigung der Betriebsrichtungen ist - was den Schutz der Nachtruhe anbelangt - in der Mediationsgruppe Konsens, weicht der Planfeststellungsantrag nun hiervon erheblich ab. Die bisher von der Fraport unterstützte Lärmermittlung auf der Basis der sogenannten 100:100-Regel (Vollauslastung) fehlt. Statt dessen werden Lärmittelwerte über beide Betriebsrichtungen berechnet, so dass der Schallschutz für beide Betriebsrichtungen aus Ost und West an zu niedrigen Werten ausgerichtet wird. Nur die **100:100-Regel** (Vollauslastung) gewährleistet, dass die Lärmbelastung der Bürger entsprechend der an 75 % der Jahresstunden herrschenden realen Lärmsituation für den Anflug von Osten zutreffend berechnet und als Maßstab für den Schallschutz der Bevölkerung verwendet werden kann. Die Anflüge von Westen an 25 % der Jahrestage dürfen keinen Rabatt beim Lärmschutz an den übrigen Tagen führen.

2. Schutzkonzept gegen Fluglärm

Ferner ist das Schutzkonzept gegen nächtlichen Fluglärm zu beanstanden. Die Fraport setzt den Nacht-Grenzwert mit einem Dauerschallpegel von 35 dB(A) am Ohr des Schläfers für die Zeit von 22.00 Uhr bis 01.00 Uhr um 3 dB(A) höher an, als in der sog. Mediation vereinbart. Diese Verschlechterung ist für die Bürger nicht zu akzeptieren, denn sie führt dazu, daß die Bürger durch den Fluglärm in ihrer Gesundheit beeinträchtigt werden.

Der Schutz vor Straßen- und Bahnlärm ist in Normen verbindlich geregelt; an einer solchen Regelung fehlt es im Luftfahrtrecht. Ich fordere daher, sinngemäß die allgemeinen Regeln des Immissionschutzrechts und dabei insbesondere die Technische Anleitung Lärm mit ihren Immissionsrichtwerten als Schutzkonzept für den Fluglärm heranzuziehen. Denn Fluglärm hat eine ähnliche Störcharakteristik wie Gewerbelärm. Nach dieser Vorgabe darf der Fluglärm folgende Immissionsrichtwerte an meinem Wohnhaus nicht überschreiten:

Art der Nutzung des Gebietes	Immissionsrichtwert tags	Immissionsrichtwert nachts
Kurgebiet, Krankenhaus, Altenpflegeheim	45 dB(A)	35 dB(A)
Ausschließliche Wohnnutzung	50 dB(A)	35 dB(A)
Vorwiegende Wohnnutzung	55 dB(A)	40 dB(A)
Wohnen und Gewerbe gemischt	60 dB(A)	45 dB(A)

3. Gesundheitsgefahr droht

Wegen der unvollständigen Planunterlagen der Fraport muß ich hier die Gesundheitsverträglichkeit der Ausbauplanung grob abschätzen. Bei einer Verdopplung der Kapazität und unter Berücksichtigung der in der Mediation anerkannten 100:100 Regel sind an meinem Wohnhaus gesundheitsgefährdende Lärmimmissionen zu erwarten. Wegen des fehlenden Verzichts auf Flüge zu der gesetzlich definierten Nachtzeit werde ich zukünftig durch zahlreichen Einzelschallereignisse nach 22.00 Uhr und vor 6.00 Uhr aufgeweckt oder in meinem Schlaf gestört werden.

Zur Nachtzeit bin ich es gewohnt, bei offenen Fenster zu schlafen; der Luftaustausch und die einströmende kühle Luft sichern mir einen erholsamen und gesunden Schlaf, wenn er nicht durch Lärm aus dem Flugbetrieb gestört wird. Wie von der Landesregierung zugesagt fordere ich, um meinen dringend benötigten ruhigen Nachtschlaf zu sichern, die verbindliche Untersagung aller nicht lebensnotwendigen Flüge in der Nachtzeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr, wobei in der Zeit von 23.00 Uhr bis 05.00 Uhr der Flugbetrieb völlig ruhen muss. Die Realisierung dieser Zusage der Landesregierung ist um so vordringlicher, als die Flugbewegungen in der Nachtzeit schrittweise erhöht wurden, in den letzten 10 Jahren um das zehnfache, alles schleichend ohne Rücksicht auf die Anwohner.

Gesundheitsschäden sind langfristig insbesondere auf Grund der **nächtlichen** Ruhestörungen durch Fluglärm zu erwarten. Die von der Fraport AG geplante Konzentration des Betriebes auf die Nachtstunde von 22:00 bis 23:00 Uhr und die dadurch bewirkte zusätzliche Stressbelastung durch die Fluglärmimmissionen bewirkt, dass ich als Fluglärm betroffener nicht im direkten Anschluß ab 23.00 Uhr in den Schlaf fallen kann, sondern einen zeitlichen Übergang benötige. Die weiterhin geplante Betriebskonzentration und die dadurch bedingten Fluglärmimmissionen zwischen morgens 05:00 bis 06:00 Uhr werden mich in einer sensiblen Tiefschlafphase aufwecken. An einen ungestörten Schlaf ab 06.00 morgens ist ohnehin nicht zu denken. Bei diesem Betriebsprogramm bleiben im günstigsten Falle fünf Stunden fluglärmfreie Nachtzeit, die jedoch nicht ausreichen, um meinen notwendigen Schlafbedarf abzudecken.

Der verkürzte Schlaf reicht zu einer Regeneration nicht aus und bewirkt auf Dauer Gesundheitsschäden. Diese Schlafstörungen verstärken die Stress-Situation, die dadurch bedingte erhöhte Ausschüttung von Stresshormonen kann auf Dauer zu Diabetes, verminderter Immunabwehr sowie Bluthochdruck führen. Es ist medizinisch nachgewiesen, dass auch Rhythmusstörungen des Herzens beim Menschen durch Einflüsse des Nervensystems ausgelöst oder verstärkt werden können. Lärm und ganz besonders nächtlicher Fluglärm führt zu Schlafstörungen und damit zu nervlichen Störungen sowie zu Störungen des vegetativen Nervensystems. Durch den ausbaubedingten gesteigerten nächtlichen Fluglärm wird der

Herzrhythmus der Wohnanlieger ungünstig beeinflusst und gefährliche oder tödliche Herzrhythmusstörungen können langfristig ausgelöst werden.

4. Erheblich belästigende Immissionen

Eine weitere Beeinträchtigung der Gesundheit und des Eigentums durch die Verdoppelung der Flugbewegungen besteht in der Verdoppelung der Abgas-Emissionen der Flugzeuge und somit der Verdoppelung der Abgas-Immissionen auf meinem Grundstück. Die sehr erhebliche Steigungen der Emissionen aus den Abgasen lagert sich in der Luft ab mit der Folge, dass bereits jetzt Augen- und Atembeschwerden zu verzeichnen sind, die in Zukunft häufiger vorkommen und stärker werden. Ferner legen sich diese Partikel auf dem Grundstück ab, auf den Gartenaussenanlagen ist ein noch höherer Pilzbewuchs zu verzeichnen, der sich nur durch noch umfangreichere Reinigungsarbeiten beseitigen lässt, Reinigungsarbeiten, die Geld Kosten und zudem das Material schwächen.

5. Lärmindernde An- und Abflugverfahren

Neben dem Nachtflugverbot von 22.00 bis 06.00 Uhr fordere ich, dass ganztätig die lärmindernden Anflugverfahren praktiziert werden, die dem jeweiligen Stand der Technik entsprechen. Nach dem beim Anflug auf den internationalen Verkehrsflughafen London-Heathrow seit Jahren ganztags in 93 % der Fälle praktizierten Landeanflugverfahren werden die Maschinen bis kurz vor dem Aufsetzpunkt im Gleitsinkflug mit nur 25 % des Schubes (Leerlauf der Turbinen) von Lotsen geführt. Umgesetzt auf den Anflug auf FRA ermöglicht diese Technik eine Minderung des Fluglärms an den Außenwänden meines Wohnhauses um ca. 5 dB(A).

6. Wertminderung

Die Verdoppelung der Flugbewegungen wird den Verkehrswert meines Hausgrundstücks mindern, die Mieteinnahmen wegen Mietwertminderungsansprüche senken, sowie die Vermietbarkeit zu einem angemessenen Preis im Falle des Mieterwechsels ausschließen.

Zu meiner Wohnung zählen auch Außenwohnbereiche, die ich während der wärmeren Jahreszeit ganztags zur Kommunikation und zur Erholung nutze. Die ausbaubedingt langfristig verdoppelten Flugbewegungen und damit auch verdoppelten Fluglärmbelastungen werden mich erheblich stärker als bisher in meiner Erholung, in der Kommunikation und beim konzentrierten Lesen und Arbeiten stören. Bei einer Verdopplung der Lärmbelastung müssen die Gespräche und eine Lesekonzentration durch den Fluglärm so häufig unterbrochen werden, dass keine vernünftige Konversation und auch keine Erholung mehr möglich wäre. Auch ein kommunikatives Leben durch Einladungen an Freunde und Verwandte zum Essen, zu Gesprächen, zu Sommerfesten oder zu Grillabenden wäre dann nicht mehr möglich. Ungestörte Kommunikation ist aber eine entscheidende Voraussetzung für das körperliche und seelische Wohlbefinden aller Menschen jeglichen Alters und damit eine entscheidende Voraussetzung für die körperliche und seelische Gesundheit. Lärm stört die Kommunikation.

7. Schallgarantie und Nachtflugverbot im Planfeststellungsbeschluss

Im verfügbaren Teil des Planfeststellungsbeschlusses ist zu regeln, welche Rechte dem jeweiligen Eigentümer des im Briefkopf genannten Wohngrundstücks zustehen, wenn die Vorgaben der planrechtlichen Genehmigung nicht eingehalten werden, wobei die Beweislastregelung so gestaltet sein muss, dass der Flughafenbetreiber die Nachweispflicht für die Beachtung der flugrechtlichen Nebenbestimmungen hat:

- (a) Wird das Nachtflugverbot mißachtet, sind an die betroffenen Anwohner Entschädigungszahlungen in abschreckender Höhe zu zahlen;
- (b) Auflage einer Beweislastumkehr, die wie folgt lautet:

„Zur Absicherung der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte nach Inbetriebnahme der planfestgestellten Massnahmen wird festgesetzt, daß im Falle, dass Lärmbetroffene Indizien bzw. berechnete Zweifel für Grenzwertüberschreitungen vortragen, die Planfeststellungsbehörde auf Kosten des Vorhabensträgers bei unabhängigen Sachverständigen Nachberechnungen der Schallimmissionen in Auftrag gibt und nach dem Ergebnis dieser Überprüfung die erforderlichen Nachbesserungen bzw.

Entschädigungszahlungen hinsichtlich des Lärmschutzes vom Vorhabensträger zu leisten sind.“

- (c) Auflage einer sogenannten **Schallgarantie**, die besagt, dass der jeweilige Flughafenbetreiber garantiert, dass die im Planfeststellungsbeschluss zugelassenen Immissionswerte dynamisch an die jeweiligen Erkenntnisse der Umweltmedizin hinsichtlich der Störwirkung des Lärms für die Gesundheit und das Wohlbefinden angepasst werden.

Hilfsweise beantrage ich

- (a) die Anordnung von passiven Schallschutz für mein Wohnhaus (Details zum derzeitigen passiven Schallschutz ergänzen) und
- (b) die Anordnung einer Entschädigungspflicht für die durch lärmindernde Anflugverfahren nicht abwendbaren Nutzungseinschränkung der Außenwohnbereiche.

Mit freundlichen Grüßen

(Unterschrift)