

## **KURZFASSUNG**

### **Einwendungen**

**gegen**

**den Plan der Fraport AG**

**zum Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main.**

**A.**

**Betroffenheit der Einwendungsführer durch das Vorhaben**

#### **1. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich gegen die Behauptung der Vorhabensträgerin, „dass die Lärmbelastung gegenüber 1980 an nahezu allen Messpunkten des Fluglärmmesssystems deutlich rückläufig war“. Diese Behauptung enthält eine dreiste Verdrehung von Tatsachen. Tatsächlich hat die Lärmbelastung auch auf dem Gebiet der Einwendungsführer in den Jahren 1980 bis heute insbesondere zur Nachtzeit drastisch zugenommen, was auch zum Erlass von Betriebseinschränkungen durch die Bescheide des HMWVL vom 26.04.2001, 24.09.2001 und 25.11.2002 geführt hat. Es wird gefordert, den Planfeststellungsantrag abzulehnen, weil mit einem weiteren Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main, insbesondere in der sog. „Vorzugsvariante Nordwest“, eine für die Einwendungsführer und ihre Bürgerinnen und Bürger nicht mehr hinnehmbare Lärm- und Schadstoffbelastung entstehen würde.

#### **2. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass sie in ihrer Ortsplanung noch stärker als bisher durch die geplante Flughafenerweiterung eingeschränkt werden. Das Vorhaben führt schon für sich betrachtet, erst recht aber unter Mithberücksichtigung der sonst noch auf das Gebiet der Einwendungsführer einwirkenden Lärmquellen zu einem unzumutbaren Eingriff in die Planungshoheit der Einwendungsführer, da hinreichend bestimmte Planungen der Einwendungsführer im Planungsfall nachhaltig gestört würden, die Nutzung lärmsensibler öffentlicher Einrichtungen sowie städtischer Grundstücke erheblich beeinträchtigt würde, und weite Teile der Gemeindegebiete der Einwendungsführer im Planungsfall durch Festlegung eines Bauschutzbereichs für die Landebahn Nordwest, durch eine Erweiterung des Siedlungsbeschränkungsbereichs für den

Flughafen Frankfurt/Main, durch Errichtung eines Voreinflugzeichens in Flörsheim am Main sowie durch die Planung von Ausgleichsmaßnahmen für vorhabensbedingte Eingriffe in Natur und Landschaft einer durchsetzbaren, eigenen Planung der Einwendungsführer entzogen würden. Durch die ausdrückliche Zielfestlegung in Ziff. 5.2-2 Satz 2 Regionalplan Südhessen 2000 in der Fassung der Genehmigung der Landesregierung vom 23.08.2004, wonach Bauflächen in geltenden Bauleitplänen vom Siedlungsbeschränkungsbereich unberührt bleiben und innerhalb des bestehenden Siedlungsbeschränkungsbereichs die Ausweisung der im Regionalplan festgelegten Siedlungserweiterungsflächen durch Bebauungspläne zulässig bleibt, wird für die Einwendungsführer ein schutzwürdiges Vertrauen geschaffen, das einem Entzug dieser Siedlungszuwachsflächen im Planungsfall entgegensteht.

### **3. Einwendung:**

Die Einwendungsführer befürchten, dass es bei Überflügen in sehr geringer Höhe über ihren Gebieten zu Beeinträchtigungen von Kulturdenkmälern durch Lärm, Schadstoffe und Erschütterungen kommt. Auch der Weinbau in Hochheim am Main und Flörsheim am Main könnte durch die mit einem Ausbau verbundenen Schadstoffbelastungen von Luft und Boden erheblich beeinträchtigt werden. Die Einwendungsführer fordern, auch diese Auswirkungen des Vorhabens näher zu untersuchen.

### **4. Einwendung:**

Die Planunterlagen enthalten keine Untersuchung zu den psychischen Beeinträchtigungen durch tief fliegende Flugzeuge. Die Einwendungsführer befürchten, dass es durch die in sehr geringer Höhe geplanten Anflüge auf die neue Landebahn Nordwest über ihre Gebiete zu Angstzuständen und psychovegetativen Reaktionen bei betroffenen Personen, insbesondere bei Kindern kommt, die unabsehbare Folgekosten für Behandlungs- und Betreuungsmaßnahmen auslösen. Zudem entsteht ein erhöhtes Unfallrisiko im Straßenverkehr, weil die Aufmerksamkeit von KfZ-Führern durch landende Flugzeuge von der Straße abgelenkt wird. Hierdurch wird die öffentliche Sicherheit auf den Gebieten der Einwendungsführer beeinträchtigt. Die Einwendungsführer befürchten auch, dass ihre Mitarbeiter aus den genannten Gründen häufiger als bisher krankheitsbedingt ausfallen, so dass die ordnungsgemäße Verwaltungstätigkeit beeinträchtigt wird.

### **5. Einwendung:**

Die Einwendungsführer befürchten, dass die Gefahr von Hochwasserschäden auf ihren Gebieten durch die geplante, weitere Versiegelung großer Flächen sowie durch die geplante Einleitung von Abwasser des Flughafengeländes in den Main insbesondere bei Starkregenfällen erheblich ansteigt. Es wird gefordert, hierzu eine gesonderte Untersuchung anzustellen.

### **6. Einwendung:**

Die Einwendungsführer befürchten, dass sich durch das geplante Terminal 3 sowie weitere auf dem Flughafengelände geplante Neu- und Umbauten am Terminal 1, der Terminalerweiterung im Norden sowie dem AIRail Center negative Auswirkungen für Gewerbeimmobilien und den Einzelhandel in Flörsheim, Hattersheim und Hochheim ergeben werden. Die Einwendungsführer fordern ein Gutachten, welches diese Auswirkungen ermittelt. Durch den zu erwartenden Abzug an Kaufkraft und Arbeitsplätzen aus Flörsheim, Hattersheim und Hochheim stellt sich das Vorhaben als gegenüber den Einwendungsführern rücksichtslos dar und ist daher unzulässig.

### **7. Einwendung:**

Die Einwendungsführer sind der Auffassung, dass die landseitige Erschließung des Vorhabens nicht als gesichert angesehen werden kann. Sie befürchten, dass es zu einer erheblichen Verkehrszunahme auf Bundes-, Landes- und Ortsstraßen auf ihrem Gebiet kommt, wenn die von der Vorhabensträgerin für erforderlich gehaltenen Ausbaumaßnahmen im überregionalen Straßenverkehrsnetz nicht schnell genug realisiert werden. Die Einwendungsführer befürchten weiter, dass bei einer Verdrängung des Straßenverkehrs auf Nebenstrecken und Ortsstraßen im Falle einer dauernden Überlastung der Fernstraßen rund um den Flughafen zusätzliche, unzumutbare Lärm- und Schadstoffbelastungen auf ihr Gebiet einwirken werden. Insoweit haben die Einwendungsführer auch zu bedenken, dass sie als Träger der Straßenbaulast für Ortsstraßen diese in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten verpflichtet sind, was auch zu einer Verpflichtung zu deren Ausbau mit entsprechenden Kosten oder zu Entschädigungsansprüchen von Straßenanliegern führen könnte. Dadurch würden die Einwendungsführer in ihrer Planungshoheit sowie in ihrer Finanzhoheit beeinträchtigt.

**B.**  
**Einwendungen zu Antrag und Antragsbegründung**  
**(Ordner Nr. 1, Band A1 und A2)**

**I. Einwendungen zur Antragstellung**

**1. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die Vorhabensträgerin Einschränkungen des Nachtluftverkehrs sowie Betriebsbeschränkungen außerhalb der Nachtzeit für die Zivilluftfahrt am Flughafen Frankfurt/Main nur zum Gegenstand einer Änderung der Betriebsgenehmigung machen will. Es wird gefordert, diese Regelungen zum Bestandteil der Planfeststellung zu machen. Zudem wird im Hinblick auf die ungeklärte Frage der rechtlichen Zulässigkeit der beantragten Nachtflugbeschränkungen und bereits angekündigter Klagen von Luftverkehrsgesellschaften hiergegen gefordert, die Auswirkungen des Vorhabens auch für den Fall zu untersuchen, dass das geplante „Nachtflugverbot“ keinen Bestand hat.

**2. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die Vorhabensträgerin nicht die Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 23.03.1971, sondern lediglich beantragt, „in Änderung des bestehenden Flughafens Frankfurt/Main“ eine Planfeststellung zu erteilen. Es wird gefordert, für den Fall, dass ein Planfeststellungsbeschluss für die neue Landebahn ergeht, den Planfeststellungsbeschluss vom 23.03.1971, der nach Auffassung des HessVGH einen uneingeschränkten 24-Stunden-Betrieb auf den gegenwärtig bestehenden Start- und Landebahnen erlaubt, ausdrücklich außer Kraft zu setzen.

**3. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die Vorhabensträgerin für sämtliche Hochbauten und sonstigen baulichen Anlagen im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens lediglich die Feststellung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit gemäß § 8 Abs. 4 Satz 1 LuftVG beantragt. Dies ist in dieser Allgemeinheit unzulässig; es wird gefordert, für jeden einzelnen Hochbau gesondert zu prüfen, ob dadurch Fragen aufgeworfen werden, die im luftverkehrsrechtlichen Planfeststellungsverfahren zu prüfen sind. Soweit bauliche Anlagen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zugelassen werden sollen, kommt die Inanspruchnahme des sog. Fachplanungsprivilegs nach § 38 BauGB nicht in Betracht; vielmehr sind hierfür die Anforderungen der

**Baunutzungsverordnung über das höchstzulässige Maß der baulichen Nutzung einzuhalten.**

#### **4. Einwendung:**

**Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die Vorhabensträgerin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens „aufgrund der Anbindung der Landebahn Nordwest über den westlichen Rollweg“ den bestehenden Triebwerksprüfstand verlagert und „den neuen Standort“ zur Genehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) beantragt. Dieser Antrag ist schon aus formalen Gründen unzulässig; er muss daher abgelehnt werden.**

#### **5. Einwendung:**

**Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die Vorhabensträgerin die geplante Erweiterung des Unterflurbetankungssystems von der Planfeststellung ausnimmt und hierzu auf einen separaten Erlaubnisantrag der Hydranten-Betriebs-Gesellschaft (HBG) als Betreiberin des Hydranten-Betankungs-Systems am Flughafen verweist. Es wird gefordert, die geplante Maßnahme als wesentliche Änderung der Flugplatzanlage sowie im Hinblick auf die erhebliche Bedeutung für den sicheren Betrieb des Flughafens in das Planfeststellungsverfahren einzubeziehen und hierzu prüffähige Unterlagen vorzulegen.**

#### **6. Einwendung:**

**Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die Vorhabensträgerin einen Ausbau der BAB 5 als Teil der Verkehrserschließungsmaßnahmen zum Flughafenausbau vollumfänglich zur Planfeststellung beantragt. Es handelt sich nach diesseitiger Auffassung nicht um eine Folgemaßnahme des Flughafenausbaus i.S.d. § 75 Abs. 1 Satz 1 HVwVfG. Die Vorhabensträgerin überschreitet hiermit ihre Planungskompetenz und tastet durch die Einbeziehung des Ausbaus der BAB 5 die originäre Planungskompetenz des Bundes in unzulässiger Weise an. Zumindest wäre für den Ausbau der BAB 5 als selbständiges Vorhaben i.S.d. § 78 HVwVfG ein gesonderter Planfeststellungsantrag des Bundes erforderlich.**

#### **7. Einwendung:**

**Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die Vorhabensträgerin den Abbruch der unter Denkmalschutz stehenden Flugzeughalle 3 vollumfänglich zur**

Planfeststellung beantragt, obwohl ein überwiegendes öffentliches Interesse an der baulichen Beseitigung der Flugzeughalle 3 nicht besteht und dargetan ist.

#### **8. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die Vorhabensträgerin Anlagen vollumfänglich zur Planfeststellung beantragt bzw. im Rahmen der Planfeststellung nach § 8 Abs. 4 LuftVG die Feststellung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit von Anlagen beantragt, die räumlich kaum und sachlich nicht mit dem luftverkehrlichen Zweck des Vorhabens verbunden sind. Der Planfeststellungsantrag ist insoweit abzulehnen.

#### **9. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass Nachtflugbeschränkungen nur in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr gelten sollen. Es wird gefordert, stattdessen sofort, hilfsweise zusammen mit einer etwaigen Planfeststellung, ein völliges Verbot von Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt/Main während der gesamten gesetzlichen Nachtzeit (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) zu verhängen.

#### **10. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die von der Vorhabensträgerin beantragten Nachtflugbeschränkungen nur für geplante Flugbewegungen (Starts und Landungen) gelten sollen. Dies führt nach den bisherigen Erfahrungen mit dem durch Bescheid der Genehmigungsbehörde vom 24.09.2001 eingeführten Lärmpunktekonto für nächtliche Flugbewegungen am Flughafen Frankfurt/ Main dazu, dass in der an sich flugbewegungsfreien Nachtzeit eine Vielzahl „ungeplanter“ Flugbewegungen mit entsprechenden Lärm- und Schadstoffbelastungen für die Einwendungsführer stattfinden. Es wird daher gefordert, ein vollständiges Nachtflugverbot einschließlich eines Verbots ungeplanter Flugbewegungen anzuordnen.

#### **11. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass es infolge der auf den Zeitraum von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr begrenzten Nachtflugbeschränkungen zu einer Massierung nächtlicher Flugbewegungen in den sog. Nachtrandstunden von 22.00 Uhr bis 23.00 Uhr und von 5.00 Uhr bis 6.00 Uhr kommen wird. Bleibt es

dabei, dass die Nachtflugbeschränkungen nicht auf die gesamte gesetzliche Nachtzeit ausgedehnt werden, so sind im Hinblick auf die „Lebensnotwendigkeit eines ungestörten Schlafs“ (BVerwG) auch betriebseinschränkende Maßnahmen in den sog. Nachtrandstunden geboten und von der Planfeststellungsbehörde anzuordnen. Insbesondere ist die selbst nach den Erkenntnissen der von der Vorhabensträgerin beauftragten Lärmmediziner besonders empfindliche Nachtstunde von 05.00 Uhr bis 06.00 Uhr von Flugbewegungen freizuhalten.

### **12. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass während der gesetzlichen Nachtzeit (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) Triebwerksprobeläufe auf dem Flughafen Frankfurt/Main stattfinden dürfen. Es wird gefordert, anlässlich der Planfeststellung ein generelles Verbot nächtlicher Triebwerksprobeläufe auszusprechen, hilfsweise, Triebwerksprobeläufe nur noch mit Schallschutzeinrichtungen und nicht mehr auf freien Vorfeldflächen durchzuführen.

## **II. Einwendungen zur Antragsbegründung**

### **1. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass als Planungsziel „der bedarfsgerechte Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main am Standort“ vorgegeben wird. Dieses Planungsziel dient offensichtlich nur dazu, eine Prüfung externer Ausbaualternativen von vornherein auszuschließen. Damit wird sowohl gegen das fachplanungsrechtliche Gebot zur Alternativenprüfung als auch das Gebot zur Alternativenprüfung nach Art.6 der FFH-Richtlinie verstoßen. Die Einwendungsführer fordern, dass – ungeachtet des von der Vorhabensträgerin vorgegebenen Planungsziels – externe Ausbaualternativen geprüft werden, durch die eine Belastung der Einwendungsführer mit zusätzlichem Fluglärm und zusätzlicher Schadstoffbelastung sowie eines erhöhten Risikos von Flugzeugabstürzen und deren Folgen für das Gebiet der Einwendungsführer vermieden oder zumindest vermindert wird. Aus Sicht der Einwendungsführer drängt sich als Ausbaualternative in erster Linie eine Optimierung des bestehenden Systems, der Bildung eines Flughafensystems mit dem Flughafen Hahn sowie einer verstärkten Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene auf. Sollte allein hiermit eine Befriedigung der Luftverkehrsnachfrage nicht vollständig möglich sein, bietet sich als Ausbaualternative die verstärkte Zusammenarbeit zwischen den beiden bestehenden deutschen Hub-Flughäfen der Star Alliance in Frankfurt und München sowie eine Verlagerung von Flugbewegungen zum Flughafen Köln/Bonn an. Im Hinblick auf den Planungshorizont 2015 kommt außerdem eine Verlagerung von Umsteigeverkehr auf den Flughafen Berlin-Brandenburg-International in Betracht. Im Übrigen wird die mangelhafte und nicht sorgfältige

Alternativenuntersuchung der weiteren Varianten in den Planfeststellungsunterlagen kritisiert, die dem gesamten Verfahren zugrunde liegen.

### 2. Einwendung:

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, die Auswirkungen des Vorhabens nur auf der Basis einer Durchschnittskapazität des ausgebauten Flughafens von 120 Flugbewegungen in der Stunde entsprechend ca. 656.000 Flugbewegungen jährlich zu beurteilen. Da von der Vorhabensträgerin aus wirtschaftlichen Gründen eine Vollausslastung der Kapazität angestrebt werden wird, wird gefordert, in Ermangelung von Angaben der Vorhabensträgerin über die technische Maximalkapazität eines erweiterten Bahnsystems die Auswirkungen des Vorhabens auf der Basis der sog. Sättigungskapazität des beantragten 4-Bahnen-Systems und einer flugbetrieblich möglichen Maximalbelegung von Flugrouten, hilfsweise von 900.000 Flugbewegungen, weiter hilfsweise von 850.000 Flugbewegungen, weiter hilfsweise von 800.000 Flugbewegungen jährlich zu prüfen und zu beurteilen. Sämtliche von der Vorhabensträgerin vorgelegten Antragsunterlagen und Gutachten sind entsprechend neu zu erstellen. Danach ist den Einwendungsführern erneut Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

### 3. Einwendung:

Die Einwendungsführer wenden sich gegen die Behauptung der Vorhabensträgerin, die prognostizierte Nachfrage an Flugbewegungen würde einen Bedarf für den Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main begründen. Die von der Vorhabensträgerin auf Seite 17 der Antragsbegründung für einen Ausbaubedarf im Rechtssinne angeführten Argumente sind nicht stichhaltig. Nach der Luftverkehrsprognose, auf deren Grundlage nach der Landesplanerischen Beurteilung des RP Darmstadt vom 10.06.2002 der Ausbaubedarf zu begründen ist, wird der Frankfurter Flughafen im Prognose-Null-Fall, also ohne Ausbau, seine Hubfunktion nicht einbüßen, sondern lediglich seine bisherige Stellung als „führendes Drehkreuz auf dem Kontinent“. Diese Stellung ist jedoch auch bei einem Ausbau auf Dauer wegen besserer Entwicklungsperspektiven anderer deutscher Flughäfen wie z.B. München II und Berlin-Brandenburg-International nicht zu halten. Der beantragte Ausbau ist daher mit Blick auf die damit einhergehenden, erheblichen und dauerhaften Belastungen für die Umwelt und die Einwendungsführer, die oben dargestellten, sich aufdrängenden Alternativen, das Gebot zur nachhaltigen Entwicklung aus Art. 20a GG, die Gegebenheiten und Erfordernisse des Gesamttraums der Bundesrepublik Deutschland sowie das aus Art. 72 Abs. 2 GG folgende Verfassungsgebot zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet nicht vernünftigerweise geboten. Erst recht können die aus Sicht der

Vorhabensträgerin für das Vorhaben sprechenden Belange die enteignenden Lärmbelastungen für Grundeigentümer u.a. im Wohngebiet Flörsheim Nord nicht rechtfertigen.

#### **4. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die Vorhabensträgerin die auf dem Flughafengelände befindlichen Störfallanlagen, nämlich das Tanklager für Flugtreibstoffe der Hydranten-Betriebs-Gesellschaft (HBG) und das Gefahrstofflager der Fraport Cargo Services GmbH, keiner Risikobetrachtung unterzieht, sondern eine solche nur für externe Risiken durch Störfälle an bestimmten, außerhalb des Flughafengeländes befindlichen Störfallanlagen vornimmt. Es wird gefordert, auch eine Risikountersuchung bezüglich der Störfallanlagen auf dem Flughafengelände vorzulegen und den Einwendungsführern Gelegenheit zu geben, hierzu Stellung zu nehmen. Gleiches gilt auch für das Gefahrgutlager der Lufthansa Cargo AG, in dem radioaktive Stoffe der Gefahrenklasse 7 gelagert werden. Ferner wird gefordert, auch das Risiko einer durch eine Flugzeughavarie verursachten Freisetzung gefährlicher Stoffe aus dem Industriepark Höchst oder aus Seuchenlabors (z.B. medizinische, virologische, gentechnische oder molekularbiologische Labors) im Falle eines Flugzeugabsturzes in einem Umkreis von 40 km um den Flughafen Frankfurt/Main zu untersuchen. Ferner sind der Fern- und Regionalbahnhof am Flughafen sowie die Atomanlagen in Hanau und Biblis in die Betrachtungen einzubeziehen. Die Einwendungsführer befürchten, dass durch Sekundärereignisse infolge eines Flugzeugabsturzes auf die bzw. in der Nähe der genannten Anlagen großräumige Brände, Explosionen oder Verseuchungen der Luft und/oder des Grundwassers entstehen, deren Auswirkungen auch ihr Gebiet beeinträchtigen.

#### **5. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass Großraumflugzeuge wie A380, B747 und MD11 auf der geplanten neuen Landebahn landen. Es wird gefordert, durch geeignete Anordnungen sicherzustellen, dass eine solche Nutzung auch künftig nicht erfolgen kann. Die Einwendungsführer befürchten, dass eine Benutzung der neuen Landebahn durch schwere Flugzeuge zu noch stärkeren Lärm- und Schadstoffbelastungen auf ihren Gebieten führen wird.

### **6. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass für den Verlust des Kelsterbacher Waldes als Naherholungsgebiet im Planungsfall der naturschutzrechtliche Kompensationsbedarf vor allem durch Maßnahmen in bestehenden Wäldern gedeckt und dabei der Schwerpunkt der Maßnahmenplanung in einem bereits bestehenden Naturschutzgebiet südlich des Flughafens vorgesehen wird. Es stellt ferner keinen geeigneten Ausgleich dar, dass die neue Landebahn durch eine „großflächige Etablierung von naturschutzfachlich hochwertigen Zwergstrauchheiden“ eingegrünt werden soll. Der Verlust des Kelsterbacher Waldes als Naherholungsgebiet speziell für Anwohner nördlich des Mains kann aufgrund der großen Entfernung auch nicht durch die Schaffung neuer Erholungsflächen auf dem Areal des ehemaligen US-Munitionsdepots Mörfelden-Walldorf kompensiert werden. Die Einwendungsführer fordern, das Vorhaben abzulehnen, weil die vielfältigen Schutz- und Erholungsfunktionen des Kelsterbacher Waldes nicht durch die von der Vorhabensträgerin vorgesehenen Maßnahmen ausgleich- oder ersetzbar sind.

### **7. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass der Kelsterbacher Wald als Bannwald und Waldfläche mit Immissionsschutz- und lufthygienischer Ausgleichsfunktion für das Vorhaben in Anspruch genommen werden soll. Gemäß Bannwalderklärung können weitere Waldverluste wegen der Bedeutung der Waldflächen für das Allgemeinwohl nicht mehr hingenommen werden. Für die Einwendungsführer werden sich zudem erhöhte Lärm- und Schadstoffbelastungen infolge des Wegfalls der Immissionsschutzfunktion des Kelsterbacher Waldes im Planungsfall ergeben, die wegen der bereits jetzt bestehenden, die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit erreichenden und zum Teil überschreitenden Vorbelastungen nicht hinnehmbar sind.

### **8. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die Landebahn in unmittelbarer Nähe des Chemiewerks Ticona errichtet werden soll. Das Ticona-Gelände soll nach der bisherigen Planung bei Ostbetrieb in einer Höhe von nur ca. 50 m durch landende Flugzeuge überflogen werden. Wie die Störfallkommission bestätigt hat, entsteht hierdurch ein unvertretbares Risiko, zumal sich auf dem Ticona-Gelände verschiedene Störfallanlagen befinden und große Mengen hochgiftiger bzw. gefährlicher Stoffe wie Bortifluorid, Formaldehyd, Methanol u.a. gelagert bzw. in oberirdischen Leitungen transportiert und verarbeitet werden. Ferner verlaufen unter dem Ticona-Gelände mehrere Pipelines mit gefährlichen Substanzen.

Schließlich befindet sich auf dem Werksgelände die Ethylen-Verdichterstation der Firma Infracore Höchst, unter der zwei Ethylen-Pipelines zusammentreffen. Die Ethylen-Verdichterstation befindet sich ebenso wie zwei große Methanol-Tanks in dem Bereich des Werksgeländes, der durch landende Flugzeuge unmittelbar überflogen werden muss. Für die Einwendungsführer ist nicht nachvollziehbar, wie die Vorhabensträgerin zum Ergebnis kommen kann, sowohl das Einzelrisiko als auch das Gruppenrisiko sei zumutbar bzw. akzeptabel, und das Ticona-Werk und die Landebahn könnten ohne jede Änderung oder Betriebseinschränkung nebeneinander betrieben werden. Die von der Vorhabensträgerin durchgeführte „vertiefende Modellierung“ des Ticona-Geländes, bei der die Risiken jeweils nur für einen kleinen Ausschnitt des Werksgeländes betrachtet und beurteilt werden, ist methodisch fehlerhaft. Sie lässt einerseits außer Acht, dass landende Flugzeuge nicht senkrecht abstürzen, sondern nach der erstmaligen Bodenberührung mehrere 100 m weit rutschen. Ferner wird nicht beachtet, dass der Absturz eines Flugzeugs auf den Produktionsbereich zwangsläufig einen Dominoeffekt zur Folge hätte, der zu einem Totalverlust der Anlagen in einem Feuerszenario und damit auch zu Hunderten von Toten unter den dort Beschäftigten führen würde. Die Einwendungsführer befürchten, dass eine solche Katastrophe auch Auswirkungen auf ihr Gebiet haben würde, z. B. durch Feuersbrunst, Erschütterungen durch Explosionen, Giftwolken oder Verseuchung des Trinkwassers. Die Gebiete der Einwendungsführer könnten dadurch unbewohnbar werden, womit zugleich die Planungshoheit verletzt wäre. Darüber hinaus können die Einwendungsführer auch in ihrer Verpflichtung, Leben und Gesundheit ihrer eigenen Mitarbeiter oder der Nutzer von öffentlichen Einrichtungen oder kommunalen Grundstücken zu schützen, beeinträchtigt werden.

### 9. Einwendung:

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die Vorhabensträgerin einen Antrag auf Planfeststellung stellt, obwohl zahlreiche Maßgaben aus der Landesplanerischen Beurteilung des RP Darmstadt vom 10.06.2002 für das nachfolgende Verfahren bislang nicht erfüllt wurden. Es wird beantragt, das Planfeststellungsverfahren auszusetzen, bis die Vorhabensträgerin die Einhaltung der Maßgaben aus der Landesplanerischen Beurteilung vollständig nachgewiesen hat. Den Einwendungsführern ist Gelegenheit zu geben, zu entsprechend ergänzten Planunterlagen erneut Stellung zu nehmen. Ferner wird beantragt, das Vorhaben abzulehnen, weil ihm Ziele und Grundsätze der Raumordnung aus dem Landesentwicklungsplan Hessen 2000 und dem Regionalplan Südhessen 2000 oder dem Regionalen Raumordnungsplan Südhessen 1995 entgegenstehen.

### **10. Einwendung:**

Entgegen der Behauptung der Vorhabensträgerin ist das für das Ausbauvorhaben beanspruchte Gelände im Sinne des § 6 Abs. 2 Satz 3 LuftVG ungeeignet, weil der stark durchlässige Boden die Gefahr von Schadstoffeinträgen in das Grundwasser hervorruft, die zum Verlust von für die gesamte Rhein-Main-Region lebensnotwendigen Trinkwassergewinnungsanlagen führen kann. Die Eignung des Geländes wird auch dadurch in Frage gestellt, dass die Altlastensituation auf der ehemaligen US Air Base völlig ungeklärt ist. Ferner wird eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit dadurch hervorgerufen, dass die vorgeschriebenen Hindernisbegrenzungsflächen von zahlreichen Objekten, darunter auch Störfallanlagen, durchstoßen werden. Die mangelnde Eignung des Geländes und eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit ergibt sich auch daraus, dass die Landebahn zur Vernichtung eines Bannwald- und FFH-Gebietes führt, und anfliegende Flugzeuge in geringer Höhe sowohl Wohnbereiche der Städte Flörsheim, Hattersheim und Hochheim als auch Störfallanlagen überfliegen müssen. Die Einwendungsführer befürchten, infolge der Ungeeignetheit des für die Landebahn gewählten Geländes Schäden an ihren öffentlichen Einrichtungen oder Grundstücken zu erleiden.

### **11. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die Vorhabensträgerin als Bezugshorizont für die Ermittlung der vorhabensbedingten Auswirkungen ausschließlich den Prognosenullfall 2015 wählt. Es wird gefordert, stattdessen die Auswirkungen des Planungsfalls mit dem Ist-Zustand zu vergleichen. Die Wahl des Prognosenullfalls 2015 als Bezugshorizont durch die Vorhabensträgerin führt zu einer systematischen Unterschätzung der negativen Umweltauswirkungen des Planungsfalls. Die Einwendungsführer befürchten, dass die Belastungen für ihr Gebiet durch den Planungsfall bei Zugrundelegung nur des Prognosenullfalls 2015 als Bezugshorizont nicht vollständig erfasst, und ihre Belange daher nicht mit dem ihnen objektiv zustehenden Gewicht in die Abwägung eingestellt werden.

### **12. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die Umweltauswirkungen des Vorhabens von der Vorhabensträgerin nur isoliert und damit nicht mit dem ihnen bei einer Gesamtbetrachtung objektiv zukommenden Gewicht in die Abwägung mit den für das Vorhaben sprechenden Belangen eingestellt werden. Es wird gefordert, insbesondere ein Gutachten zur Deposition von Stickstoff (NOx) auf die Waldgrundstücke der Stadt Flörsheim zu erstellen und zur Stellungnahme vorzulegen.

### **13. Einwendung:**

Die von der Vorhabensträgerin vorgelegten Gutachten G 19.1 und G 19.2 überschätzen die Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Vorhabens sowie seinen positiven Einfluss als Standortfaktor bei weitem. Die Gutachten sind in der Methode fehlerhaft und im Ergebnis unzutreffend. Insbesondere wird die von dem Flughafen ausgelöste Beschäftigung im Ausbaufall nicht bei 220.000 Personen, sondern lediglich bei 148.000 Personen liegen. Die Differenz der Beschäftigung zwischen Planungsfall und Prognosenullfall beträgt nicht 43.400 Beschäftigte, sondern lediglich 9.300 Beschäftigte.

### **14. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die Vorhabensträgerin im sog. Prognose-Null-Fall die beiden südlichen Wartungsbereiche A380-Werft und CCT-Werft als realisiert unterstellt. Es handelt sich hierbei jeweils um Vorhaben, die in einem untrennbaren Zusammenhang mit dem hier vorliegenden Verfahren stehen, weshalb sie nicht hätten gesondert zugelassen werden dürfen. Es ist außerdem aus den Unterlagen der Vorhabensträgerin nicht erkennbar, dass und wie die Umweltauswirkungen dieser Vorhaben im Planungsfall berücksichtigt werden. Die Einwendungsführer befürchten, dass ihre gegen das Vorhaben sprechenden Belange in der Abwägung nicht zutreffend gewichtet werden, weil es an einer Berücksichtigung der kumulativen Auswirkungen des Vorhabens und der als realisiert unterstellten, südlichen Wartungsbereiche fehlt, und die gegen das Vorhaben sprechenden Umweltbelange daher insgesamt unterbewertet werden.

### **15. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die Vorhabensträgerin den Planungshorizont für das Vorhaben auf das Jahr 2015 begrenzt. Dies ist für eine hinreichende Problembewältigung unzureichend; angemessen ist nach der gesetzlichen Wertung in § 75 Abs. 3 Satz 2 VwVfG ein Planungshorizont von 30 Jahren. Die Einwendungsführer beantragen, das Planfeststellungsverfahren auszusetzen, bis die Vorhabensträgerin Planunterlagen mit einem solchen Planungshorizont, hilfsweise mit einem Planungshorizont bis zum Jahr 2020, vorgelegt hat. Danach ist eine erneute, öffentliche Auslegung durchzuführen.

### **16. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich gegen die Prognose der Vorhabensträgerin, nur am südlichen Ortsrand von Kelsterbach werde sich im Planungsfall eine

erhebliche Umweltauswirkung durch „eine knappe Überschreitung des zukünftigen Grenzwertes von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und gleichzeitig Belastungszunahmen von mehr als 3% des genannten Grenzwertes“ für die Belastung mit Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) ergeben. Die Einwendungsführer befürchten, dass sich auch auf ihren Gebieten, insbesondere in den Stadtteilen Okriftel und Eddersheim der Stadt Hattersheim am Main, die nur etwa 1000 m von der geplanten Landebahn entfernt liegen, Überschreitungen der Grenzwerte für die Luftbelastung zum Schutz der menschlichen Gesundheit infolge des Vorhabens ergeben. Hierbei ist auch nicht nur die  $\text{NO}_2$ -Belastung der Luft zu untersuchen, sondern darüber hinaus die Belastung mit Feinstäuben wie  $\text{PM}_{2,5}$ ,  $\text{PM}_5$  und  $\text{PM}_{10}$ . Bei signifikanten Überschreitungen der Grenzwerte im Planungsfall dürfte das Vorhaben unzulässig sein. Die gesetzlichen Anforderungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit können nicht „weggewogen“ werden.

#### **17. Einwendung:**

Die Einwendungsführer befürchten, dass es infolge der erheblichen Zunahme an Flugbewegungen im Planungsfall, der extrem niedrigen Überflughöhen beim Landeanflug auf die geplante Nordwestbahn, der Gefahr von Vogelschlagereignissen sowie durch Irritationseffekte der Ticona-Werksanlagen auf startende oder durchstartende Flugzeuge zu einem unzumutbaren Risiko des Absturzes von Flugzeugen auf ihre Gebiete kommt. Es wird gefordert, insbesondere das Risiko eines Flugzeugabsturzes auf das Shell-Tanklager im Flörsheimer Hafen und die NATO-Pipeline sowie die Auswirkungen etwaiger Sekundärereignisse durch die Freisetzung von Gefahrstoffen infolge eines Flugzeugabsturzes auf die genannten Anlagen zu untersuchen.

#### **18. Einwendung:**

Die Einwendungsführer befürchten, dass es infolge der erheblichen Zunahme an Flugbewegungen im Planungsfall und durch die geplanten, extrem niedrigen Überflughöhen beim Landeanflug auf die geplante Nordwestbahn zur Gefahr von Flugzeugabstürzen über ihrem Gebiet sowie zu Schäden an öffentlichen Gebäuden (abgerissene Dachziegel o.ä.) kommt. Hierdurch werden auch Personen durch herabfallende Dachziegel gefährdet. Zudem könnten z.B. Mitarbeiter der Einwendungsführer bei Gerüstarbeiten in größerer Höhe von Wirbelschleppen erfasst und „heruntergeweht“ werden.

#### **19. Einwendung**

**Der Planfeststellungsantrag ist abzulehnen, weil das Vorhaben gegen Art. 12 der Seveso-II-Richtlinie als zwingenden Planungsleitsatz verstößt. Dieser Verstoß kann auch nicht im Zuge des anstehenden Änderungsverfahrens zum Landesentwicklungsplan Hessen 2000 geheilt werden.**

#### **20. Einwendung:**

**Der Planfeststellungsantrag ist abzulehnen, weil es sich um ein unmittelbar privatnütziges Vorhaben handelt, das nur mittelbar mit öffentlichen Interessen verbunden wird. Es fehlt an einer gesetzlichen Regelung, die zur Rechtfertigung der für das Vorhaben erforderlichen Enteignungen nach Art. 14 Abs. 3 GG zwingend erforderlich ist. Selbst wenn ein solches Gesetz existierte, wäre äußerst fraglich, ob das Gewicht der von der Vorhabensträgerin angeführten Belange ausreichend ist, um Enteignungen zu legitimieren.**

### **C.**

#### **Einwendungen gegen die Konfigurationsanalyse (Ordner Nr. 1, Band A3)**

##### **I. Hauptteil**

##### **II. Anlage 1 der Konfigurationsanalyse (Ordner Nr. 2, Band A3)**

**Externes Risiko für den Flughafen Frankfurt Main**

**Alternativen Nordwest, Nordost und Süd**

##### **III. Anlage 2 der Konfigurationsanalyse (Ordner Nr. 2, Band A3)**

**Beurteilung des Risikos durch störfallrelevante Betriebsbereiche im Umfeld des  
Flughafens**

##### **IV. Anlage 3 der Konfigurationsanalyse (Ordner Nr. 2, Band A3)**

**Flugbetriebliche Untersuchung TAAM 61**

## **D.**

### **Einwendungen gegen Gutachten**

#### **I. Einwendungen gegen die Verkehrsprognosen (Gutachten G8)**

#### **II. Einwendungen gegen Gutachten G 19.1 (Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt Main)**

#### **III. Einwendungen zum Gutachten G 19.2 (Standortfaktor Flughafen Frankfurt)**

#### **IV. Einwendungen zum Themenkomplex „Umwelt und Naherholung“**

#### **V. Einwendungen zum Themenkomplex Geologie, Hydrologie und Hydrogeologie**

#### **VI. Einwendungen zum Themenkomplex Luft und Klima**

#### **VII. Einwendungen zum Themenkomplex Lärm**

##### **(Gutachtenserien G 10 und G 12)**

##### **1. Einwendung:**

Die vorgelegten lärmphysikalischen und lärmmedizinischen Gutachten (G 10.1 bis G 10.3; G 12.1 und G12.2) ermitteln und beurteilen nicht den Lärm, den das verfahrensgegenständliche Vorhaben zur Nachtzeit (22.00 Uhr bis 06:00 Uhr) auslöst. Die Gutachten ermitteln und beurteilen pauschal den vorhabenbedingten nächtlichen Lärm für die Zeitbereiche 22.00 bis 01:00 Uhr und 01:00 bis 6:00 Uhr sowie für die Nacht insgesamt (22:00 bis 6:00 Uhr). Die Gutachten ermitteln und bewerten nicht die Lärmauswirkungen der von der Vorhabensträgerin beantragten Konzentration des nächtlichen Flugbetriebs auf die Stunden zwischen 22:00 und 23:00 Uhr und 05:00 und 06:00 Uhr. Hinsichtlich des nächtlichen Flugbetriebs erörtern die Gutachten nicht das verfahrensgegenständliche Vorhaben, sondern ein

anderes, fiktives Vorhaben, das nicht beantragt ist. Die den Lärm betreffenden Gutachten sind daher nicht geeignet, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Einwendungsführer zu erkennen; sie bieten keine Grundlage für die gerechte Abwägung der Belange der Einwendungsführer.

### **2. Einwendung:**

Die Vorhabensträgerin legt ihrer gesamten Analyse (Ermittlung, Beschreibung, Bewertung) der vorhabenbedingten Lärmwirkungen die Vorgaben des lärmmedizinischen Gutachtens G 12.1, insbesondere die dort hergeleiteten „Begrenzungswerte und Eckwerte für Lärmimmissionen um Flughäfen“ (G 12.1, S. 184 bis 189) zugrunde. Staatlich gesetzte Grenz-, Richt- oder sonstige Orientierungswerte für den vorhabenbedingten Fluglärm existieren nicht. In den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen kommt den von den Lärmmedizinerinnen der Vorhabensträgerin gesetzten „Begrenzungswerten und Eckwerten“ gesetzvertretende, normative Funktion zu. Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass die von den Lärmmedizinerinnen der Vorhabensträgerin vorgeschlagenen Werte der Analyse der vorhabenbedingten Lärmwirkungen zugrunde gelegt werden. Die Bestimmung von Schwellenwerten ist nicht in der Kompetenz der Gutachter. Sie obliegt allein demokratisch legitimierten Stellen in Konkretisierung der fachplanungsrechtlichen Vorgaben. Die Bewertung der Lärmimmissionen, die das Vorhaben für die Einwendungsführer verursachen wird, darf nicht den Sachverständigen der Vorhabensträgerin überlassen werden. Die Delegation der rechtlich bedeutsamen Bewertung der vorhabenbedingten Lärmeinwirkungen auf die nicht legitimierten Gutachter der Vorhabensträgerin verletzt bereits als solche die Rechte der Einwendungsführer.

### **3. Einwendung:**

Die Bewertungsgrenzen des lärmmedizinischen Gutachtens G 12.1 (S. 183-189) sind für das Planfeststellungsverfahren schon deshalb unbrauchbar, weil die Lärmmediziner ihrer Begriffsbildung rechtlich unzulässige Prämissen zugrunde gelegt haben. Ermittlung und Bewertung der Lärmbetroffenheit der Einwendungsführer darf sich an diesen Werten nicht orientieren.

### **4. Einwendung:**

Abwägungserheblicher Belang ist jede Lärmbelastung, die nicht lediglich als nur geringfügig anzusehen ist (BVerwGE 107, S. 113/322; st. Rspr.). Die lärmphysikalischen und lärmmedizinischen Gutachten ermitteln und beurteilen

nur jenen vorhabensbedingten Lärm, der aus der Sicht der Vorhabensträgerin Handlungsbedarf auslöst. Die Gutachten verkennen damit bereits im Grundsatz fehlerhaft und systematisch die Lärmbelastung, die das Vorhaben für die Einwendungsführer verursachen wird.

#### **5. Einwendung:**

Der gesamten Analyse der vorhabensbedingten Lärmwirkungen wird hinsichtlich der Betriebsrichtungsaufteilung die  $\sigma$ -Regelung zugrunde gelegt. Die Fluglärmwirkungen, die das Vorhaben für die Einwendungsführer verursachen wird, werden damit systematisch und gravierend unterschätzt. Die Lärmberechnung mit der  $\sigma$ -Regelung ist untauglich, die vorhabensbedingten Lärmimmissionen zutreffend und belastungsadäquat zu ermitteln. Die Einwendungsführer fordern die Ermittlung des Fluglärms nach der 100-100-Regel.

#### **6. Einwendung**

Die vorgelegten lärmphysikalischen Gutachten der Serie G 10 leiden an durchgreifenden Mängeln. Die Vorhabensträgerin ermittelt die Fluglärmwirkungen ihres Vorhabens nach der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an zivilen und militärischen Flugplätzen (AzB) mit modifizierten Quelldaten (AzB-Entwurf – AzB/99). Dieses Verfahren entspricht nicht mehr dem Stand der Technik. Die mit der AzB errechneten Fluglärmkonturen sind mit großen Unsicherheiten behaftet, die in den Planunterlagen weitgehend verschwiegen werden. Die mit den Unterlagen vorgelegten Fluglärmkonturen unterschätzen daher systematisch die tatsächliche Lärmbelastung, die das Vorhaben für die Einwendungsführer erzeugen wird. Als Grundlage gerechter Abwägung sind sie untauglich. Die vorgelegten Unterlagen genügen nicht der geforderten Anstoßfunktion. Die Einwendungsführer fordern die Vorlage lärmphysikalischer Fluglärmgutachten, die dem Stand der Technik genügen und die verbleibenden Unsicherheiten korrekt ausweisen. Diese sind erneut auszulegen. Die Einwendungsführer erwarten nach der wiederholten Offenlage die Gelegenheit zu erneuter Stellungnahme.

#### **7. Einwendung**

Fehlgeleitet von den lärmmedizinischen Gutachten unterlassen es die lärmphysikalischen Gutachten der Vorhabensträgerin, jenen Bereich zu ermitteln, in dem die durch das Vorhaben ausgelöste Lärmbelastung mehr als nur geringfügig ist. Die in der Abwägung zu berücksichtigenden Lärmbelastungen der

Einwendungsführer werden daher in wesentlichen Teilen nicht erkannt. Die lärmphysikalischen Gutachten sind untauglich als Grundlage für die planerische Entscheidung über das Vorhaben.

### 8. Einwendung

Die lärmmedizinischen Gutachten G 12.1 und G 12.2 genügen weder im Gedankengang noch im Ergebnis dem gegenwärtigen Stand der Wissenschaft. Die Gutachten sind intransparent und widersprüchlich, die Ergebnisse und Schlussfolgerungen sind unbegründet und in der Sache falsch. Die Gutachten G 12.1 und G 12.2 liefern daher keine verwertbare Erkenntnis über die Wirkung der vorhabenbedingten Lärmimmissionen. Die von der Vorhabensträgerin vorgelegten Unterlagen leiden daher an einem gravierenden und durchgreifenden Mangel.

### 9. Einwendung

Der Fluglärm, den ein ausgebauter Flughafen Frankfurt am Main für die Einwendungsführer verursachen wird, hängt ab von der Lage der Flugrouten im Nahverkehrsbereich des Flughafens, die vom Luftfahrt-Bundesamt nach § 27a LuftVO festgelegt werden, von der Zahl der auf dieser Flugroute verkehrenden Luftfahrzeuge sowie von den Flugzeugmustern, die die Flugroute benutzen (Flugzeugmix). Die Ermittlung der Fluglärmwirkungen in den Planfeststellungsunterlagen basiert ausschließlich auf unbegründeten Prognosen der Vorhabensträgerin. Die Einwendungsführer fordern, der Ermittlung des von einem ausgebauten Flughafen ausgehenden Lärms dessen technische Maximalkapazität und dasjenige flugbetrieblich realistische Flugbetriebssystem (Flugrouten und ihre Besetzung) zugrunde zu legen, das für die Einwendungsführer die größte flughafenbedingte Lärmbelastung verursacht.

### 10. Einwendung

Die Einwendungsführer sehen die allgemeine fachplanerische Zumutbarkeitsgrenze bei einem Dauerschallpegel  $L_{dn} = 53$  dB(A) und dem Nachpegel von  $L_n = 45$  dB(A) und einem Aufweckpotenzial von 18 %, ermittelt nach der DLR-Feldstudie. Die fachplanerische Zumutbarkeitsgrenze für schutzbedürftige Einrichtungen liegt unter diesen Werten bei Dauerschallpegeln von  $L_{dn} = 48$  dB(A) und für die Nachtzeit dem  $L_n = 40$  dB(A). Die unüberschreitbare Grenze der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeit sehen die Einwendungsführer bei dem Dauerschallpegel unter Tags von  $L_{dn} = 60$  dB(A) und für die Nachtzeit dem  $L_n = 50$  dB(A). Fluglärm, der eine Aufwachwahrscheinlichkeit von 36 % nach DLR-

Feldstudie hervorruft, überschreitet nach Auffassung der Einwendungsführer ebenfalls das verfassungsrechtlich zulässige Maß.

#### **11. Einwendung:**

Der zu berücksichtigende, maßgebende Fluglärm, den das Vorhaben auf dem Gebiet der Einwendungsführer erzeugen wird, ist nach der 100-100-Regel für die Ausnutzung der technischen Kapazität des Flughafens (mindestens 900.000 Flugbewegungen pro Jahr) und für die Flugrouten im Rahmen des flugbetrieblich, nach § 27c Abs. 1 LuftVG Möglichen zu berechnen. Werden der Fluglärm und seine Wirkungen in dieser Weise zutreffend errechnet, so zeigt sich, dass das Vorhaben auf dem gesamten Gebiet der Einwendungsführer verfassungsrechtlich und fachplanungsrechtlich unzumutbaren Fluglärm verursachen wird. Nach Auffassung der Einwendungsführer kann antragsgemäße Planfeststellung des Vorhabens daher nicht Ergebnis gerechter Abwägung sein. Die Planfeststellung ist abzulehnen.

#### **12. Einwendung:**

Die Einwendungsführer machen geltend, dass der von dem Vorhaben ausgehende Bodenlärm von der Vorhabensträgerin rechtlich unzutreffend eingeordnet und sachlich falsch ermittelt wird. Die Einwendungsführer befürchten, dass sie der von dem Vorhaben ausgehende Bodenlärm weit stärker beeinträchtigen wird, als es aus den vorgelegten Unterlagen hervorgeht. Sie fordern insbesondere eine Ermittlung und Bewertung des vorhabenbedingten Bodenlärms nach den Regeln der TA-Lärm. Nach Auffassung der Einwendungsführer wird sich dann zeigen, dass die einzelnen Richtwerte jedenfalls in Hattersheim-Okriftel und Hattersheim-Eddersheim überschritten sind.

#### **13. Einwendung:**

Die Einwendungsführer wenden sich dagegen, dass in den Planfeststellungsunterlagen die Auswirkungen der Lärmbelastungen durch rollende Luftfahrzeuge auf der Landebahn Nordwest, der Parallelrollbahn, der Schnellabrollwege sowie der Rollbrücken nur unzureichend dargestellt werden. Die Einwendungsführer fordern ein Gutachten, welches alle Auswirkungen insbesondere auf die Stadt Hattersheim und seine Stadtteile Okriftel und Eddersheim untersucht und dargelegt. Das Gutachten ist der Öffentlichkeit zur Einsichtnahme und Stellungnahme vorzulegen.

#### **14. Einwendung**

**Die Landverkehrsuntersuchung G 10.2 leidet in den Voraussetzungen und in der Methode an durchgreifenden Mängeln. Als Grundlage gerechter Abwägung ist es untauglich.**

**15. Einwendung:**

**Das Gebiet der Einwendungsführer ist bereits hohen Verkehrslärmimmissionen ausgesetzt. Das verfahrensgegenständliche Vorhaben ist unzulässig, denn es wird rechtswidrige Gesamtlärmpegel verursachen.**

**VIII. Einwendungen zum Themenkomplex Sicherheit**

**IX. Einwendungen zum Themenkomplex Verkehr**