

25.02.2005

Regierungspräsidium Darmstadt
Luisenplatz 2
64283 Darmstadt

Luftverkehrstechnisches Planfeststellungsverfahren "Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main"

Sehr geehrte Damen und Herren,
gegen den Antrag der FRAPORT AG erhebe ich Einwendungen und beantrage, den Antrag abzuweisen. Zur Begründung trage ich vor:

1 Meine Betroffenheit im Überblick

1.1 Wohnsituation

Ich bin Eigentümer des (teilweise) selbst genutzten Hauses an der als Absender genannten Adresse. Dazu zählt auch ein Außenwohnbereich (Terrasse, Balkon, Freisitz, Garten), der während der wärmeren Jahreszeit bis in die späten Abendstunden genutzt wird.

Dort bin ich dann durch Fluglärm und Immissionen wie folgt belastet:

- liegt innerhalb der Fluglärmzone "60dB(A)-Isophone - Siedlungsbeschränkungsbereich-"
- Fluglärmzone Flörsheim
- Abflugroute vom Parallelbahnsystem Richtung Norden (Funkfeuer TABUM) - Tag-Variante über Hofheim - bei Westwind
- Abflugroute vom Parallelbahnsystem Richtung Südwesten (Funkfeuer OLDAS) - über Wicker, Mainz-Kastel, Mainz-Mombach - bei Westwind
- Landeanflugroute auf Parallelbahn Nord bei Ostwind (RWY07L)
- Landeanflugroute auf neue Nord-West-Landebahn bei Ostwind (RWY07N)
- Landeanflugroute auf Parallelbahn Süd bei Ostwind (RWY07R)

Hier im Nahbereich um den Flughafen wird der Zubringerverkehr stark zunehmen. Noch mehr Lärm, verstopfte Straßen und Mangel an Parkplätzen sind die Folge.

Durch den Ausbau wird der Wert meines Wohneigentums erheblich gemindert und meine Gesundheit stark belastet.

1.2 Unser Kind

Die Betroffenheit meines im folgenden genannten Kindes ist in einem eigenen Einwendungsschreiben dargelegt. Ich verweise auf die dort gemachten Einwendungen ergänzend zu meinen hier vorliegenden:

- XXX

Anonymisiert, Flörsheim

2 Rechtsverstöße der FRAPORT AG und meine Anträge im Planfeststellungsverfahren

Der Antrag zum Ausbau des Frankfurter Flughafens ist aus mehreren Gründen fehlerhaft. Hilfsweise begründen die folgenden Darlegungen eine Abweisung des FRAPORT-Antrages, weil das Planungsprojekt rechtswidrig in meine Grundrechte aus den Art. 2, 12 und 14 GG eingreift.

2.1 Generelles zum Antrag der FRAPORT AG

Als Bewohner des Rhein-Main-Gebietes bin ich von den Auswirkungen des Flughafenausbaus stark betroffen. Der Ausbau führt zu einer Zunahme der Lärm- und Immissionsbelastung an meinem Wohnort.

Die vorgelegte Luftverkehrsprognose 2015 (G8) berücksichtigt in der Prognosemethode keine Einflussfaktoren, die eine rückläufige Entwicklung des Flugverkehrs bewirken. So wird z.B. angenommen, dass die Transportpreise bis 2015 konstant bleiben (s. G8 S. 98) und es fehlen z.B. die Zunahme der Arbeitslosigkeit, sinkende Reallöhne, die Entwicklung des Ölpreises, die Abhängigkeit des Flugverkehrs vom Treibstoff Kerosin, das nur aus Öl gewonnen werden kann, und die nur noch etwa 15-20 Jahre reichenden Welt-Erdölvorkommen als wesentliche Einflussfaktoren. Diese Abhängigkeit vom Öl ist der Lufthansa, dem größten Kunden der FRAPORT sehr wohl bewusst. So fordert z.B. deren Aufsichtsratsvorsitzender Weber eine Kontingentierung der Welt-Ölvorräte zu Gunsten der Luftfahrt, da Flugzeuge nur mit Kerosin fliegen können und ein Alternativ-Treibstoff nicht in Sicht ist (s. Frankfurter Rundschau vom 30.11.2004 "Lufthansa-Aufsichtsratschef fordert Öl-Kontingent für Airlines"). Die Vorlage der im Ansatz falschen Bedarfsprognose durch die FRAPORT AG erfolgt also vorsätzlich, wenn ich einen engen Gedankenaustausch zwischen FRAPORT AG und Lufthansa unterstelle. Anders als dies von Herrn Bickel im Erörterungstermin zur A380-Halle dargestellt wurde, muss diese Bedarfsprognose von der Genehmigungsbehörde sehr wohl überprüft werden, denn sonst macht sie sich als weisungsgebundene Behörde eines Anteilseigners der FRAPORT AG strafbar und muss nach Aktienrecht für die Fehlinvestitionen mithafteten. Ich beantrage eine Zurückweisung des Antrags der FRAPORT AG, da der Bedarf für eine neue Landebahn und ein neues Terminal nicht mit seriösen Gutachten belegt wurde. Ersatzweise beantrage ich, dass die Genehmigungsbehörde in der Planfeststellung die Auflage erteilt, dass die FRAPORT AG die errichteten Bauwerke auf ihre Kosten wieder entfernen und die gerodeten Flächen wieder aufforsten muss, wenn die Anzahl der Flugbewegungen auf den heutigen Stand zurückgeht. Eine solche Auflage ist bei der Genehmigung einer Kiesgrube nach erfolgtem Kiesabbau üblich und ist aus Grundsätzen der Gleichbehandlung auch diesem Vorhaben aufzuerlegen, da auch hier ein Ende der Nutzungserfordernis absehbar ist. Die Antragsunterlagen der Fraport AG 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. Die Fraport führt auf diesem Wege auch völlig neue Flugrouten ein, die mit erheblichen Belastungen für die Wohnbevölkerung verbunden sind. Festzustellen ist aber, dass die Fraport darauf verzichtet, für die Flugrouten die Planfeststellung zu beantragen. Weder die Pläne der Konfigurationsanalyse noch die der Flugroutenbelegung werden damit verbindlich durch einen eventuellen Planfeststellungsbeschluss. Es handelt sich lediglich um eine Variante der Vorhabenträgerin der Fraport, die jederzeit zukünftig wieder ohne Planfeststellungsverfahren verändert werden kann. In Aussicht gestellte Entlastungen können folglich zurückgenommen oder in Aussicht gestellte Belastungen können künftig noch deutlich erhöht werden. Diesem Vorgehen wird widersprochen. Deshalb beantrage ich, das zur Planfeststellung eingereichte Vorhaben nicht zu genehmigen.

Laut Herrn Güttler vom Wirtschaftsministerium wird die Entscheidung über den Ausbau in „seinem“ Ministerium gefällt. Ich bezweifle die Korrektheit dieses Vorgehens, denn wirtschaftliche Erwägungen sind nur ein Teilaspekt der Auswirkung bei Erweiterung des Flughafens. Die sozialen Kosten der Maßnahme müssen berücksichtigt werden. Ich beantrage zu überprüfen, ob die anderen Ministerien dazu nicht ebenfalls ihr Einverständnis geben müssten, denn die Schwächung der Gesundheit der Bevölkerung und die damit verbundenen höheren Krankenkassen-Kosten sind zu berücksichtigen. Die Benachteiligung der Kinder und Jugendlichen in der Schulbildung wegen Schlafstörungen ebenso. Dies führt zu einer Verschlechterung des Bildungsniveaus der Region und stellt letztlich auch einen wirtschaftlichen Nachteil dar. Die Belastungen des Bodens durch vermehrte Schadstoffe müssen aus den öffentlichen Haushalten bezahlt werden und stellen einen wirtschaftlichen Nachteil dar.

Die zu erwartende Verslumung der lärmintensiveren Bereiche wird umfangreiche gesellschaftliche Kosten verursachen, denn wer immer es sich leisten kann, wird versuchen die Region zu verlassen. Dadurch fehlen Steuern, Kaufkraft, soziales Ehrenamtsengagement, dies bedeutet erhöhte Kosten für die öffentliche Hand, die Gewinne für die FRAPORT. Darüber sollten auch die anderen Ministerien mitentscheiden müssen, die letztlich die Kosten tragen müssen. Dies gebietet auch das hessische Konnexitätsprinzip.

Anonymisiert, Flörsheim

Außerdem beantrage ich, dass überprüft wird, wer von den Mitarbeitern und Entscheidungsträgern des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr, des Hessischen Landtages, des Regierungspräsidiums, des Erörterungsvorstandes in Sachen ROV finanzielle Leistungen von der FRAPORT AG, der ehemaligen FAG, der Lufthansa oder deren Tochterfirmen erhalten hat, ob in Form von Gutachtergeldern, Gehältern, Spenden, Nebeneinkünften oder ähnlichen Zuwendungen. Sollte dies der Fall sein, beantrage ich diese Personen als befangen zu erklären und die Entscheidungen an denen sie mitgewirkt haben für nichtig zu erklären.

2.2 Die Wohnung betreffend

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. Die bereits dort wohnenden Menschen sollen dem Lärm allerdings schutzlos ausgeliefert werden. Das ist eine ungleiche Behandlung, die ich nicht akzeptiere. Ich fordere daher im Falle der Genehmigung der Ausbaupläne aktiven und passiven Schallschutz bzw. eine Umsiedelung aller dort lebenden Menschen und eine angemessene Entschädigung.

Bei West-Wetterlage starten viele Flugzeuge, insbesondere die schwer beladenen mit Ziel Nordatlantik, über die GOGAS- und TABUM-Abflugroute nach Westen und Norden.

Bei Ostwetterlage landen die Flugzeuge auf den beiden bestehenden Parallelbahnen und tangieren den Südbereich von Flörsheim. Diese Lärmbelastung berührt mein Recht auf Regeneration und Aufenthalt im Freien, da Spaziergänge, Veranstaltungen im Freien, Spielen, Picknick etc. im Naherholungsgebiet Mainwiesen nicht mehr möglich sein wird, zum Teil jetzt schon nicht mehr ist. Einzelschallereignisse über 100 dB(A) werden dabei gemessen.

Die Aufweckwahrscheinlichkeit in Flörsheim betrug im Jahre 2000 bis zu 42 %.

Kommunikationsstörungen bei gekipptem Fenster bis zu 88 Minuten täglich, im Freien mehr als zwei Stunden täglich sind die Regel und beeinträchtigen nicht nur mich, sondern auch in besonderem Maße Schulen, Kindertagesstätten, Altenheime und Krankenhäuser.

Die Fluglärmbelastung für uns Bürgerinnen und Bürger, die wie ich unter den Routen leben, ist bereits heute - wie auch schon in den Jahren zuvor - unzumutbar. Die geplante Kapazitätserhöhung auf mindestens 656.000 Flugbewegungen pro Jahr würde meinen Tagesablauf und meine Lebensqualität in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigen bis hin zur Gesundheitsbeeinträchtigung bzw. -Schädigung. In Flörsheim-Nord würde es zu Überflughöhen von nur ca. 275m und in Flörsheim-Ost von nur 245m kommen. Die schädlichen Emissionen würden sich durch den Ausbau weiter im gesamten Stadtgebiet erhöhen und sind für mich nicht mehr hinnehmbar.

Der Wertverfall der Immobilien würde weiter steigen.

Gewerbebetriebe würden sich in Flörsheim im Falle des Ausbaus nicht mehr niederlassen oder abwandern. Mit einem Verlust von Arbeitsplätzen und demzufolge mit einer Verschlechterung der Sozialstruktur ist zu rechnen, was meine Lebensqualität weiter einschränken würde.

So spüre ich den Fluglärm bei Besuchen und Einkaufen in Flörsheim, bei den zahlreichen Veranstaltungen im Freien, beim Spazierengehen und insbesondere bei Nacht u.s.w..

Die Festlegung der Routen TABUM (oder auch D25 TAB F/J, D25 TAB S5/6, D25 TAB S6.3, D25 TAB S7 genannt), ist zum 19.04.2001 durch die DFS erfolgt. Der VGH Kassel hatte im Januar 2003 entschieden, dass bei Festlegung dieser Flugroute die Topographie (Geländehöhe über Null) nicht ausreichend berücksichtigt wurde und die Routenfestlegung daher neu erfolgen muss. Die bisher praktizierte Streuung der Abflüge in Abhängigkeit von den erreichten Flughöhen trug dazu bei, dass Belastungen verteilt wurden. Nunmehr sollen die Flugrouten nur noch in geringem Umfang (rd. 1800 Starts mit leichten Maschinen über Wallau und Diedenbergen statt bisher rund 22.000 Starts auf allen D25TAB-Routen) befliegen werden. Die Fraport versucht mit der Einführung einer neuen Route (D25TAB Neu) das "Sicherheitsproblem Ticona" zu entschärfen und verursacht mit der neuen Route, die nahezu alle TABUM-Abflüge bündelt, extrem hohe Belastungen in anderen Gebieten. Ich befürchte, dass dies noch einmal zu meinem Nachteil geändert wird.

Ich wohne seit 1969 in Flörsheim am Main. Zu diesem Zeitpunkt war absolut nicht abzusehen welche Ausweitungen der Flugbetrieb des Frankfurter Flughafens mit der bestehenden Genehmigung erfahren würde. Die Betriebserlaubnis des Flughafens wurde zum damaligen Zeitpunkt aufgrund von Prognosen erteilt, die schon heute deutlich überschritten werden und somit einen gesundheitlichen, sozialen und finanziellen Nachteil für mich darstellen.

Die Abflugroute vom Parallelbahnsystem auf der Route D25GOGAS-Nacht soll laut Planfeststellungsunterlagen so gut wie nicht mehr befliegen werden. Die Belastungen an dieser Route nehmen dennoch erheblich zu, da die Route an Nauheim parallel zur Route D18BIBOS S verläuft und auf dieser Route künftig erheblich mehr Flüge abgewickelt werden sollen.

Die Landebahn 07L wird den deutlich geringeren Anteil, ca. 4% aller Landungen zukünftig aufnehmen. Die damit verbundene Entlastung für die Betroffenen und Überflogenen wird allerdings durch den gleichzeitigen Anstieg der Landungen auf der 07R sowie auf der neuen Landebahn mehr als nur aufgehoben. Im Gegenteil es kommt zu drastischen Anstieg der Belastungen, da künftig auf allen 3 Bahnen insgesamt rd. 45.600 Landungen bei Ostwind stattfinden sollen. Die Belastungen in Flörsheim werden extrem zunehmen.

Auf der neuen Landebahn Nordwest sollen bei Ostwind insgesamt rund 22.900 Landungen in den 6 verkehrsreichsten Monaten abgewickelt werden. Damit finden auf einer Landebahn künftig in etwa 2/3 der Landungen statt, die bisher auf den zwei vorhandenen Parallelbahnen stattfanden. Die schwersten Maschinen gehören der Kategorie 6.3 an, somit sollen auf der Landebahn 07N alle Maschinen bis auf den A380, die B747 und die MD 11 landen. Die Belastungen insbesondere für die Kommune Flörsheim nimmt daher in einem unerträglichen Umfang zu. Hinzu kommen die extrem niedrigen Überflughöhen. Das Ticona-Werk inkl. der dort Beschäftigten wird in einer Höhe von nur 120m über Grund überflogen, in Flörsheim sind es 240 bis 275m.

Auf den bisherigen zwei Parallelbahnen fanden rund 31.600 Landungen im Betrachtungszeitraum statt. Künftig werden es gem. Planfeststellungsunterlagen mindestens 22.800 sein. Die Landebahn 07R wird dabei den deutlich höheren Anteil (ca. 46% aller Landungen) aufnehmen. Eine Entlastung für die Betroffenen kann nicht unterstellt werden, da die 07R künftig vor allem schweres Fluggerät aufnehmen muss und die Maschinen der Typenklasse S7 nicht auf der neuen geplanten Landebahn landen können. Somit werden alle A380, B747 und MD11 auf der 07R landen und für extreme Lärmbelastungen im Bereich der Kommunen Raunheim, Rüsselsheim, Bischofsheim, Ginsheim-Gustavsburg und Mainz sorgen. Es kommt zu einem drastischen Anstieg der Belastungen, da künftig auf allen 3 Bahnen insgesamt rd. 45.600 Landungen bei Ostwind stattfinden sollen. Die bisher bereits extrem niedrigen Überflughöhen im Bereich Raunheim (351m), Rüsselsheim (490 m) und Bischofsheim (602m) bleiben unverändert.

Ich befürchte, dass nach dem geplanten Flughafenausbau die Fluglärmbelastung meiner Wohngegend noch stark zunehmen wird. Dabei bin ich bereits heute an der Grenze meiner Belastbarkeit angelangt. Eine weitere Zunahme des Fluglärms wäre für mich nicht nur mit einer erheblichen Beeinträchtigung meiner Lebensqualität verbunden. Eine Steigerung der Fluglärmbelastung bedeutet für mich auch eine akute Gesundheitsgefahr. Denn Fluglärm macht krank, das belegen neue wissenschaftliche Erkenntnisse. Aus diesen Gründen beantrage ich, den geplanten Ausbau nicht zu genehmigen.

Trockene oder abgestandene - also schlechte - Atemluft hat eine negative Wirkung auf die Qualität des nächtlichen Schlafes. Auch Wärme beeinflusst den Schlaf negativ. Somit ist es aus gesundheitlichen Gründen für mich unzumutbar, bei geschlossenem Fenster schlafen zu müssen, da sich damit meine Gesundheit und Lebensqualität entscheidend verschlechtern.

Auch leide ich seit der Schwangerschaft an einem gesteigerten Geruchssinn, der es mir schlicht nicht ermöglicht bei geschlossenen Fenster zu schlafen.

Ich wohne auf einer der aus den eingereichten Plangrundlagen ersichtlichen An-/Abflugrouten. Im Falle des angestrebten Flughafenausbaus rechne ich mit einer erhöhten Absturzgefahr und somit einer direkten Lebensbedrohung. Durch die Steigerung der jährlichen Flugbewegungen auf 656.000 oder gar noch mehr nimmt das Risiko eines Flugzeugabsturzes drastisch zu. Dies wird noch dadurch verstärkt, dass es im Luftraum über dem Flughafen immer enger wird und die Kollisionsgefahr von Flugzeugen steigt.

Im Jahr 2002 haben sich Flugzeugunglücke gehäuft (Bodensee, Ukraine, Russland). Dazu kommt die seit dem 11. September 2001 gegebene Gefahr der Flugzeugentführung und Herbeiführung einer Kollision durch Terroristen. Eine besondere Gefahr sehe ich in der direkten Nähe der geplanten Nordwest-Landebahn zum Chemiewerk Ticona. Auch die Nähe zu den Atomanlagen in Biblis und Hanau sowie zu zahlreichen weiteren Chemiewerken im Umkreis des Flughafens erhöht meine Furcht vor einem solchen Unglück und seinen dramatischen Folgen. Durch den Flughafenausbau und die Kapazitätssteigerung wird dieses Risiko erhöht.

Ich sehe deshalb im Bau der vierten Landebahn im Kelsterbacher Wald eine Gefahr für mein Leben und beantrage, dieses Vorhaben nicht zu genehmigen.

Neben der Gefahr für meine Gesundheit und mein Leben besteht auch die Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung meiner Immobilie und meines Grundstücks. Ich beantrage, dass die Fraport AG hinsichtlich dieses Risikos eine Versicherung eindeckt und sich mir gegenüber schriftlich verpflichtet, die volle Haftung zu übernehmen. Außerdem soll der Fraport AG im Ausbaufall die Einrichtung eines mehrere milliardenschweren Entschädigungsfonds auferlegt werden, der im Falle eines Absturzes der betroffenen Bevölkerung vor Ort zu Gute kommt. Der unsägliche Umgang mit den Opfern und

Anonymisiert, Flörsheim

Angehörigen durch die Verursacher und Anlagenbetreiber im Falle eines Unglücks sei es Ramstein, Amsterdam, Cavalese, Bophal usw. macht dies zu einer unumgänglichen Voraussetzung für den Ausbau und Betrieb des Flughafens.

Als Eigentümer meiner Immobilie würde neben der Lebensbedrohung durch einen Flugzeugabsturz die Beschädigung oder der Verlust dieser Immobile für mich einen hohen finanziellen Verlust bedeuten, ja meine Lebensfinanzierung wäre gefährdet.

Durch den geplanten Ausbau des Flughafen Frankfurt ist von einer starken Zunahme des flughafenbezogenen KfZ-Verkehrsaufkommen (PKW und LKW) zum Flughafen auszugehen. Dieser setzt sich zusammen aus Beschäftigten, Besuchern, Kunden, Begleitpersonen und Lieferanten mit dem Ziel Flughafen. Zusätzlich belastet werden dadurch in großem Maße die Städte Flörsheim, Hattersheim und Hochheim durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen auf der BAB A3 Frankfurt-Köln; BAB A 66 Frankfurt-Wiesbaden; B 40 Krifteler Dreieck Richtung Flughafen, B 40 Ortsdurchfahrt Wicker; B 40/B 519 Ortsdurchfahrt Weilbach als Zubringer zur BAB A 66 sowie der B 43 Kelsterbach-Raunheim. Insbesondere die A 66 als eine der meistbefahrenen Autobahnen Deutschlands kann bereits heute das Verkehrsaufkommen kaum noch bewältigen. Dies zeigen die täglichen Staumeldungen zwischen Wiesbaden, Flörsheim, Hattersheim und Höchst. Hinzu kommen noch Schleich- und Ausweichverkehre, die unsere Ortsdurchfahrten wegen des Fehlens geeigneter Umgehungsstraßen belasten. Eine weitere Zunahme des Verkehrs auf dieser Autobahn würde zum völligen Kollaps führen. Eine Realisierung der geplanten Autobahnerweiterung A 66 wird zwar positive Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben, dies wird aber nicht zu einer Entlastung der Bevölkerung führen. Die Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr sowie die Belastungen durch Abgase würden sich für mich in unerträglicher Weise erhöhen. Dies gilt im Falle eines Flughafenausbaus gleichermaßen auch für die BAB A 3 und der mit der Erhöhung des Verkehrsaufkommens verbundenen zusätzlichen Belastungen für die Bevölkerung in Weilbach, Wicker und Eddersheim. Die S-Bahnstrecke Wiesbaden-Frankfurt/Offenbach führt direkt durch die Flörsheimer Kernstadt. Es ist zu befürchten, dass die Strecke im Falle eines Ausbaus des Flughafens Frankfurt häufiger frequentiert wird. Die Taktzahlen der Streckenverbindungen könnten erhöht werden, da über einen Umsteigevorgang am Frankfurter Hauptbahnhof der Flughafen erreicht werden kann. Dies führt einerseits zu einer weiteren Lärmbelastung der Bevölkerung durch den Schienenverkehr, und andererseits werden die Städte durch weiteren PKW-Verkehr belastet, da Pendler von außerhalb die vorhandenen Park & Ride Plätze in Flörsheim anfahren werden. Abzusehen ist daher auch eine Parkraumnot. Von einer höheren Taktfrequenz ist auch für die Schnellbahnstrecke Mainz/Wiesbaden-Frankfurt/Offenbach auszugehen, da diese einen Haltepunkt direkt am Flughafen anfahren kann. Hierdurch wird die gesamte Stadtmitte Flörsheims zusätzlich durch Schienenverkehrslärm belastet werden. Mein Haus ist nur ca. 50 Meter von den Gleisen entfernt und wird somit sehr direkt von einem erhöhten Schienenverkehrsaufkommen beeinträchtigt. Dies wirkt sich nicht nur auf die Lebensqualität und die Gesundheit der im Haus lebenden Menschen aus, sondern auch auf die Vermietbarkeit der Wohnungen. Vermieter dieser Wohnungen sind zur Zeit noch per Niesbrauchsverfügung meine Eltern, aber da ich diese einmal erben werde, werde ich auch den wirtschaftlichen Nachteil erben. Ich beantrage eine Entschädigung, da es nicht angehen kann, dass die FRAPORT alle wirtschaftlichen Vorteile erhält und die Menschen der Region neben den gesundheitlichen, den sozialen und allen anderen Nachteilen auch noch die wirtschaftlichen Nachteile alleine tragen sollen. Ich fordere, dass die einzelnen Lärmquellen nicht unabhängig voneinander betrachtet werden, sondern dass eine Gesamtlärmbelastung ermittelt wird. Der Lärm wirkt auf mich nicht nur durch seine einzelnen Quellen wie Fluglärm, Verkehrslärm und Schienenlärm, sondern er wirkt als Ganzes auf mich und meine Gesundheit ein, so dass eine Gesamtbetrachtung erforderlich ist. Die Lärmquellen müssen sich an den tatsächlichen Gegebenheiten orientieren und daher durch unabhängige Sachverständige gemessen werden. Die rechnerische Ermittlung des Lärms stellt nur dann eine Alternative dar, wenn Messungen nicht möglich sind. Es ist davon auszugehen, dass im Ergebnis für mich eine unzumutbare Lärmbelastung festgestellt wird, die zu starken gesundheitlichen Beeinträchtigungen führt. Die Grenze des Gemeinwohls ist spätestens dann erreicht, wenn mit Lärmbelastungen Gefahren für Leib und Leben verbunden sind.

Das gesamte Rhein-Main Gebiet ist bereits heute stark durch landgebundenen Verkehr belastet. Im Falle des Ausbaus des Flughafens mit der Folge erhöhter Flugbewegungen gäbe es auch ein Zunahme des landgebunden Verkehrs. Dieser Verkehr macht Lärm. Der Lärm ist, wie medizinischen Untersuchungen entnommen werden kann, gesundheitsschädlich. Ferner käme es durch den Lärm zu Kommunikationsstörungen. Darüber hinaus bedeutet eine Zunahme des Straßenverkehrs aber auch, dass die hierdurch hergerufenen Schadstoffe zunehmen werden. Auch dies stellt eine erhebliche Gesundheitsgefahr für mich dar.

Anonymisiert, Flörsheim

In den Sommermonaten sitze ich so oft wie möglich draußen. Dort suche ich Erholung nach einem arbeitsreichen Tag. Sollte der Flughafen ausgebaut werden, wird damit eine starke Einschränkung der Nutzbarkeit unserer Außenwohnbereiche einhergehen. Ich befürchte nach dem Ausbau des Flughafens eine regelrechte "Käfighaltung". Dies stellt eine erhebliche Einschränkung meiner Privatsphäre dar.

Meine selbstbewohnte Immobilie wird im Ausbaufall so erheblich belastet werden, dass dies einer Enteignung durch die Flughafenbetreiberin gleichkommt. Diese Verletzung meines Grundrechtes auf Eigentum gem. Art. 14 I GG ist für mich unter keinen Umständen hinnehmbar. Ich fordere eine entsprechende Entschädigung.

Meine Eltern besitzen zwei Immobilien in der XXX-Straße. Diese Immobilien sollten die Altersversorgung meiner Eltern darstellen, die selbständig waren und nur eine geringe Rente erhalten. Desweiteren stellen diese Immobilien mein Erbe dar. Durch den erhöhten Fluglärm nach Ausbau der Flughafens werden die Immobilien stark an Wert verlieren. Die Versorgung meiner Eltern steht auf dem Spiel, mein Erbe wird erheblich beeinträchtigt, vermutlich vernichtet. Untersuchungen von Faburel-Falzhotel, Dozent der Universität von Paris XII haben ergeben, dass es keine seriösen Untersuchungen über die zweifellos vorhandene Wertminderung von Immobilien in der Umgebung von Verkehrsflughäfen gibt. Ich beantrage solche Untersuchungen in Auftrag zu geben und deren Ergebnisse abzuwarten, bevor eine Genehmigung für einen Ausbau der Frankfurter Flughafens erteilt wird.

Ich beantrage im Ausbaufall Schadensersatz in Höhe von 1 Million Euro.

Schäden an Leib und Leben können nicht mit Geld abgegolten werden, aber für all die anderen Beeinträchtigungen durch den übermäßigen Flughafenbetrieb ist ein Schadensersatz von 1 Million Euro eine annähernd angemessene Entschädigung.

Weiterhin beantrage ich die Übernahme der Kosten von passivem Lärmschutz für meine Immobilie(n). Dies bedeutet Schallschutzmaßnahmen am Flachdach sowie belüftete Schallschutzfenster im Ausbaufall.

Hier in der näheren Umgebung des Flughafens wird der Zubringerverkehr stark zunehmen. Noch mehr Lärm, verstopfte Straßen und Mangel an Parkplätzen sind die Folge. Insbesondere der Verkehr auf den nahe gelegenen Verkehrsadern wird uns direkt belasten.

Das Umfeld meiner Wohnung wird erheblich beeinträchtigt, da das Naherholungsgebiet Regionalpark Rhein-Main in meiner direkten Umgebung erheblich von Lärm etc. betroffen sein wird und somit als Naherholungsgebiet nicht mehr nutzbar ist.

Mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens werden meine Erholungsmöglichkeiten im Ballungsraum Rhein-Main im Allgemeinen und im Stadtgebiet von Flörsheim mit den Nachbargemeinden Eddersheim und Hattersheim und Okriftel im Speziellen in großem Maße eingeschränkt. Dies trifft insbesondere auf den Regionalpark Rhein-Main zu.

Der Umlandverband Frankfurt als Vorgänger des jetzigen Planungsverbandes Frankfurt Region Rhein-Main hatte bereits 1994 beschlossen, das Projekt Regionalpark Rhein-Main anzupacken. Ziel war und ist es, dass das Projekt weit über die Jahrtausendschwelle hinaus die Entwicklung der Region begleiten sollte. Das Konzept zielt darauf ab, die im engeren Verdichtungsraum zwischen den Siedlungen noch vorhandenen Freiflächen zu sichern und unter Aufnahme lokaler Besonderheiten ein städteübergreifendes Freiraumnetz zu schaffen. In den Gemarkungen von Flörsheim, Hattersheim und Hochheim wurde in einem Pilotprojekt mit der Umsetzung des Regionalparks begonnen. Die Regionalparkroute der drei Städte ist heute ein Weg mit landschaftlich reizvollen Strukturen wie z.B. dem Burgleweg am Main zwischen Sindlingen und Okriftel, dem Wehr des Schwarzbaches in Okriftel, dem Rosarium Hattersheim oder die Wasserwerkschausee zwischen Hattersheim und Okriftel. Dem Bedürfnis der hier lebenden Menschen nach sportlicher Betätigung wie Fahrradfahren und Joggen, nach Spaziergängen mit Erkunden und Erleben der Natur wird dadurch Rechnung getragen. Der Landwirtschaft bietet der Regionalpark neue Chancen der Flächenbewirtschaftung. Sicherlich nicht ohne Grund wurden die Gemarkungen von Hattersheim, Flörsheim und Hochheim zum Pilotprojekt des Regionalparks Rhein-Main erklärt. Im Regionalpark sind noch viele weitere Sehenswürdigkeiten zu besichtigen, weitere Abschnitte, wie beispielweise ein Obstgarten am südwestlichen Rand von Hattersheim, sollen in Zukunft noch realisiert werden.

Durch den beantragten Ausbau wird dieses Gebiet zunehmend verlärmert und mit Schadstoffen belastet. Der Entwicklungs-, Erholungs- und Erlebnisraum wurde mit hohem Aufwand von Staat und Gesellschaft auch zum Ausgleich von Defiziten nach Eingriffen in Natur und Landschaft geschaffen. Die ausgleichende Funktion wird für mich und für die Einwohnerrinnen und Einwohner des Ballungsraumes Rhein-Main im Speziellen sowie für den Naturschutz im Allgemeinen dauerhaft großen Schaden nehmen.

2.3 Gesundheitliche Auswirkungen

Ich wohne in einer Gegend, die bereits heute stark durch Fluglärm belastet ist - eine Situation, die sich durch den Neubau einer Landebahn noch verschlimmern wird.

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.

Nachts werde ich immer wieder durch Fluglärm aus dem Schlaf gerissen oder ich wache zerschlagen und müde auf, weil häufige Flugbewegungen, an die ich mich am Morgen nicht mehr bewusst erinnern kann, den Tiefschlaf verhindert haben. Werde ich gar durch den Fluglärm zwischen 1 und 2 Uhr wach, kann ich lange nicht wieder einschlafen, weil ich immer damit rechne, dass just in der Einschlafphase die nächste Maschine kommt.

Ungestörte Kommunikation ist eine entscheidende Voraussetzung für das körperliche und seelische Wohlbefinden von Menschen jeglichen Alters und damit eine entscheidende Voraussetzung für die körperliche und seelische Gesundheit. Lärm stört die Kommunikation; Unterhaltungen werden unterbrochen, Rundfunk- und Fernsehsendungen können nicht kontinuierlich verfolgt werden. Bereits heute ist die Gegend, in der ich lebe, von oft unerträglichem Fluglärm betroffen. Von daher habe ich große Bedenken und Ängste vor den gesundheitlichen Beeinträchtigungen, die mir nach dem Neubau einer Landebahn drohen.

Falls trotz meiner Einwendung der FRAPORT AG die Genehmigung für den Ausbau erteilt wird, beantrage ich ersatzweise:

Um meine verfassungsmäßig garantierten Rechte auf körperliche Unversehrtheit gemäß Art.2 Abs.2 GG sowie Art. 8 I EMRK zu sichern, fordere ich, den Gesamtlärm von Flugverkehr einschließlich Bodenlärm sowie Straßen-, Bahnverkehr-, Gewerbe- und Freizeitlärm in meinem Wohngebiet auf Spitzenwerte von 55 dB(A) tagsüber und ein absolutes Nachtflugverbot für diesen Zeitraum mit Ausnahmeerlaubnis für Notfälle. Damit meine ich nicht den Notfall, dass ein Touristikunternehmen noch mehr Menschen in den Urlaub und zurück transportieren möchte und deshalb Flüge anbietet, die planmäßig nicht rechtzeitig in Frankfurt landen oder starten können. Nachtflugverbot heißt für mich und eigentlich für jeden normal denkenden Menschen, dass keine planmäßigen Starts und Landungen im angegebenen Zeitraum stattfinden. Dieses Nachtflugverbot mit Notfallausnahmen soll in der Betriebserlaubnis des Flughafens verankert werden und nicht auf freiwilliger Antragsbasis wie zur Zeit geplant, da hierbei die Gefahr besteht, dass ein solches Nachtflugverbot entweder beklagt oder zurückgezogen wird. Hilfsweise beantrage ich Spitzenwerte von 45 dB(A) zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr verbindlich festzulegen und hierbei eine geringe Anzahl von Starts und Landungen als Maximum festzusetzen.

2.4 Wald- und Landschafts-Schutz

Der Schutz der Natur und damit des Waldes ist in Hessen Verfassungsauftrag. Der Ausbau des Flughafens bedeutet aber eine gewaltige Natur- und Waldzerstörung.

Ich beantrage, dass die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Amtsermittlungspflicht prüft, wie groß der Unterschied der Schadstoffbelastung durch Stickstoff zwischen dem Ausbau und dem Nicht-Ausbau ist und ob dieser Unterschied das Überleben des Waldes im Rhein-Main-Gebiet beeinträchtigt.

Zu berücksichtigen gilt weiterhin, dass die bereits vor Start des Projekts Regionalpark Rhein-Main vorhandenen Entwicklungs-, Erholungs- und Erlebnisräume für Mensch, Tier und Natur wie das Mainufer in Flörsheim und Eddersheim, die Vogelinsel an der Staustufe Eddersheim, die Streuobstwiesen, den Regionalpark in der Flörsheimer Gemarkung, das Freibad in Hattersheim, die Kleingartenanlagen in Flörsheim und Eddersheim, die Sportanlagen in Flörsheim und Eddersheim, das Wickerbachtal sowie viele andere durch den geplanten Betrieb wesentlich beeinträchtigt und ihre Ausgleichsfunktion verlieren werden. Die Vogelinsel an der Staustufe Eddersheim wurde per Verordnung als künftiges Naturschutzgebiet einstweilig sichergestellt. Ich sehe allergrößte Gefahren, dass durch An- und Abflüge die Vögel dieser Insel keine Überlebenschance haben werden. In diesem Zusammenhang ist auch das erhebliche Vogelschlagrisiko zu erwähnen. Ich beantrage, dass eine Untersuchung zu diesem Risiko durchgeführt wird, bevor eine Entscheidung zur Genehmigung gefällt wird.

Anonymisiert, Flörsheim

Ganz entschieden wende ich mich dagegen, dass am Flughafen Wald abgeholzt werden soll, der als Bannwald erklärt wurde. Im Hessischen Forstgesetz heißt es, dass die vollständige oder teilweise Aufhebung einer Erklärung zum Bannwald möglich ist, sofern überwiegende Gründe des Gemeinwohls dies erfordern. Ich sehe das Abholzen von Bannwald für ein Privatunternehmen nicht als überwiegende Gründe des Gemeinwohls an. Überwiegende Gründe des Gemeinwohls sind es meiner Meinung nach vielmehr diesen Wald in seiner Ausgleichs- und Erholungsfunktion zu erhalten und noch zusätzliche Flächen zu schaffen.

2.5 Betroffenheit meines Kindes

Mein Kind ist bereits heute durch starken Fluglärm betroffen. Nach dem Neubau einer Landebahn wird die Lärmbelastung in meiner Wohngegend noch zusätzlich steigen.

Im Alter zwischen 11 und 17 Jahren entwickeln Kinder und Jugendliche die für ein erfolgreiches Berufsleben unabdingbaren Lese- und Lernkompetenzen. Die Entwicklung dieser Kompetenzen erfordert Konzentration am Tag und ungestörten Schlaf während der Nacht. Der ungestörte Schlaf ist deshalb besonders wichtig, weil das am Tag Gelernte während der nächtlichen Tiefschlafphasen im Langzeitgedächtnis gespeichert wird.

Durch Fluglärm ist ein Kind entscheidend in seiner Entwicklung benachteiligt gegenüber Kindern, die nicht in Fluglärm-belasteter Gegend leben. Denn die häufigen und heftigen Einzelschallereignisse, von denen unsere Wohngegend im Falle des Neubaus einer Landebahn betroffen ist, verhindern Konzentration am Tag und Tiefschlaf in der Nacht. Da wegen des mangelnden Tiefschlafs das am Tag Gelernte nur unzulänglich im Langzeitgedächtnis gespeichert wird, entsteht ein Teufelskreis, der einem Kind allmählich die Freude und das Interesse am Lesen, Lernen und Denken nimmt. Dies kann ich nicht verantworten.

Mein Kind hat relativ gute Noten, bei der Analyse seiner Fehler in Klassenarbeiten fällt allerdings auf, dass die richtigen Antworten durchaus bekannt waren, aber in der Prüfungssituation nicht abgerufen werden konnten. Die Konzentrationsmängel, die auf zu häufig unterbrochenen Nachtschlaf zurückgeführt werden können, treten aber möglicherweise auch noch verstärkt durch den Standort der Schule zu Tage. Dort sitzen die Kinder im Sommer in brütend heißen Klassenzimmern und können die Ausführungen ihrer Lehrer hören oder die Fenster werden geöffnet und die Schüler hören nur Bruchteile des Unterrichtes und verpassen damit auch wichtige Teile des Stoffes. Die Lehrer haben in der Regel keine Stimmverstärker und werden dadurch überdurchschnittlich oft von Erkrankungen der Stimmbänder heimgesucht, was wiederum einen Ausfall an Stunden und damit eine Benachteiligung der Schüler in ihrem Recht auf Bildungschancengleichheit zur Folge hat.

Wegen der vielfältigen Benachteiligungen und Behinderungen in der kognitiven Entwicklung, denen mein Kind aufgrund der Lärm-Immissionen im Falle des Flughafenausbaus ausgesetzt sein wird, beantrage ich hiermit, dass der FRAPORT AG die Genehmigung zum Neubau einer Landebahn nicht erteilt wird.

Falls dem nicht gefolgt wird, beantrage ich ersatzweise, der Antragstellerin FRAPORT AG alle Kosten aufzuerlegen, die meiner Familie und mir durch Umzüge und/oder erhöhte Ausbildungskosten (z.B. Nachhilfestunden und/oder Internatskosten) entstehen, damit mein Kind nicht für sein ganzes Leben gegenüber anderen Kindern benachteiligt ist.

Des Weiteren beantrage ich in diesem Fall, dass die FRAPORT AG vor Inbetriebnahme sämtliche Schulen, Kindergärten und Lehrstätten auf ihre Kosten mit einem klimatisierten Schallschutzsystem ausstatten muss, dass es den Benutzern erlaubt in „lärmfreien“ Zeiten individuell die Fenster zu öffnen. Dies ist technisch erwiesenermaßen möglich, für die Länder als Schulträger völlig undenkbar zu finanzieren. Bereits erfolgte Ausbaumaßnahmen sollen auf Kosten der Fraport AG erweitert werden oder die bereits bezahlten Maßnahmen dem Schulträger erstattet werden, da eventuell erfolgte Maßnahmen das Budget für dringend notwendige andere Ausgaben geschmälert hatten. Auch ist die FRAPORT AG als Verursacher und Profiteur des Lärms nach dem Rechtsempfinden eines Normalbürgers verpflichtet diese Kosten zu tragen, um Schaden von den „Nachbar“-Kindern abzuwenden.

Kinder, die aufgrund von äußeren Einwirkungen ihre volle Leistungsfähigkeit nicht entfalten können, werden auch nicht zu innovativen und leistungsfähigen Mitarbeitern der Zukunft heranwachsen!

Mit freundlichen Grüßen