

## MAGISTRATSVORLAGE 14/513

### BETRIFFT:

## **Stellungnahme der Stadt Raunheim**

zum Planfeststellungsverfahren *Ausbau Flughafen Frankfurt*

### BESCHLUSSVORSCHLAG:

## **Die Stellungnahme der Stadt Raunheim in seinen Teilen I und II**

**zum Planfeststellungsverfahren *Ausbau Flughafen  
Frankfurt* wird beschlossen**

### BEGRÜNDUNG:

Die Stadt Raunheim ist in vielfältiger Weise um Reduzierung der bereits heute unerträglichen Fluglärmbelastungen bemüht.

Es versteht sich von selbst, dass zusätzliche Belastungen, wie sie mit dem geplanten Bau einer Nordwest-Landebahn verbunden sind, strikt abgelehnt werden.

Gleichzeitig wird die Forderung untermauert, dass sämtliche technisch möglichen Maßnahmen zur Fluglärminderung zur Umsetzung gebracht werden.

Neben dem Fluglärm ist aus Raunheimer Sicht auch die reale Bedrohung durch Wirbelschleppenereignisse, die Leib und Leben der Bevölkerung gefährden, im Zusammenhang mit dem Ausbaivorhaben zu thematisieren.

Die beigegefügte Stellungnahme in ihren Teilen I und II setzt sich mit dieser Aufgabenstellung intensiv auseinander. Es ist gewährleistet, dass alle wesentlichen Aspekte, die in Auseinandersetzung mit den Antragsunterlagen der Fraport aus Raunheimer Sicht bedeutsam sind, in der Stellungnahme Berücksichtigung finden.

Ergänzend zur Stellungnahme laufen die Vorbereitung auf den vorgesehenen Erörterungstermin, bei dem sich aus Raunheimer Sicht ggf. noch weitere relevante Einwände platzieren lassen.

Thomas Jühe

Bürgermeister

---

### Teil I der Stellungnahme

–

–

# **Einwendungen der Stadt Raunheim zum Planfeststellungsantrag Ausbau Flughafen Frankfurt Main**

Magistrat und Stadtverordnetenversammlung der Stadt Raunheim

Grundlage dieser Einwendungen:

**Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren Ausbau Flughafen Frankfurt Main**

**übersandt durch das Regierungspräsidium Darmstadt  
mit Datum vom Dezember 2004**

## Inhalt

[Vorbemerkung](#)

[Zusammenfassung der Einwendungen](#)

[Zu den Einwendungen im einzelnen](#)

[Planrechtfertigung](#)

[Standortauswahl/Variantenprüfung](#)

[Technische Kapazität](#)

[Auswirkungen von Fluglärm](#)

[100/100-Regel](#)

[Besonders schutzwürdige Bereiche in Raunheim](#)

[Menschen – Erholungs- und Freizeitfunktion](#)

[Aktiver Schallschutz / Lärmschutzkonzept](#)

[Überflug in niedriger Höhe](#)

[Wirbelschleppen](#)

[Risiko/Sicherheit](#)

[Verkehrliche Auswirkungen](#)

[Luftschadstoffe](#)

[Sozialer Wandel](#)

[Wertverluste von Immobilien](#)

[Einschränkung der kommunalen Planungshoheit](#)

## Vorbemerkung

Raunheim zählt mit einer Gebietsgröße von 13 km<sup>2</sup> flächenmäßig zu den kleinsten Nachbargemeinden des Flughafen Frankfurt. Die Stadt liegt direkt am Main und ist von ausgedehnten Wäldern umgeben (ca. 42 % der Gemeindefläche). Gegenwärtig wohnen ca. 14.000 Menschen in Raunheim

Die Menschen finden hier alles was zum täglichen Leben notwendig ist: Kinder-, Jugend- und Senioreneinrichtungen, sowie eine Grund- und eine integrierte Gesamtschule. Hinzu kommen zahlreiche Sportstätten, kulturelle Angebote, ein modernes Stadtzentrum sowie Naherholungsgebiete mit großen Seen. Es handelt sich damit um ein voll funktionsfähiges Gemeinwesen, dessen ältere und neuere Geschichte nicht mit der des Flughafens verbunden ist. Wesentliche Teile der besiedelten Fläche waren bereits bewohnt, bevor der Frankfurter Flughafen entstand.

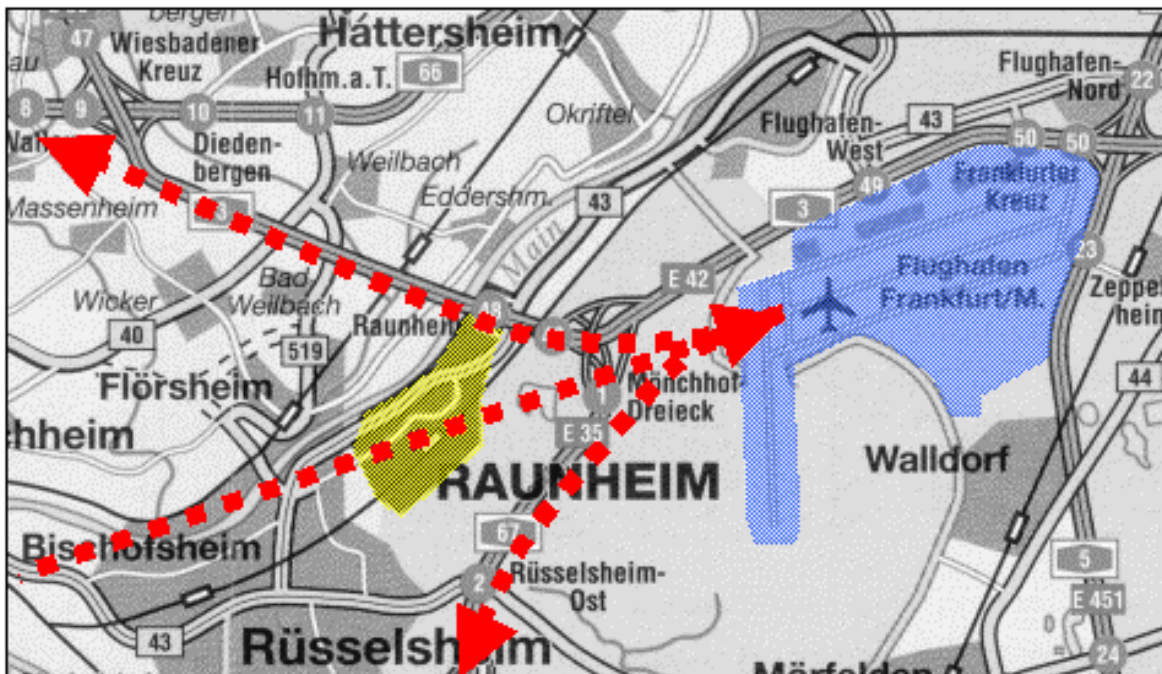


Abbildung 1 : Die Lage Raunheims (Ist-Situation)

Bei Ostwetterlagen (ca. 25 % des Jahreswettergeschehens) überfliegen die landenden Flugzeuge das gesamte Stadtgebiet in bedrohlicher Tiefe zwischen 290 und 370 m, um in ca. 4000 m Entfernung am Flughafen aufzusetzen. Bei Westwetterlage halten die startenden Maschinen zunächst direkt Kurs auf Raunheim, um vor der Bebauungsgrenze nach Norden bzw. Süden abzdrehen.

Die Flugbewegungen und damit die flugbetriebsbedingten Belastungen haben bekanntermaßen in den vergangenen Jahren deutlich zugenommen.

Durch das Mediationsverfahren wurde erstmals durch anerkannte und erfahrene Gutachter die bereits bestehende Belastungssituation in Raunheim dokumentiert und mit Nachdruck mehrfach

darauf hingewiesen, dass **in Raunheim nahezu flächendeckend bereits heute alle in der Lärmwirkungsforschung anerkannten Grenz- und Richtwerte deutlich überschritten** sind. Die diesbezüglichen Aussagen in den Gutachten, überraschten in ihrer Tragweite selbst hartnäckige Befürworter des Flughafenausbaus. Nachfolgend werden nur

einige der wichtigsten Ergebnisse aus dem Schlussbericht zur Mediation (2000) wiedergegeben:

- „12000 Menschen, die **im wesentlichen in Raunheim** wohnen, finden sich in der höchsten Belastungskategorie (67 dB (A))“ (S. 84)
- „Besonders laute Einzelschallereignisse sind derzeit **vor allem in Raunheim** (bei Ostbetrieb) wahrnehmbar“ (S. 84)
- „Die **Zumutbarkeitsgrenze** für nächtliche Einzelschallereignisse wird in Raunheim bei Ostbetrieb **weit überschritten**“ (S. 87)
- „In Raunheim ist die **Gesamtbelastung im wesentlichen durch Fluglärm dominiert**“ (S. 87)
- In Raunheim sind „etwa 20 % der dort messbaren (Stickstoffdioxid-) Belastung vom Flugverkehr verursacht“ (S. 41)
- "Die Abschätzung der Lärmbelastung ergibt für Raunheim eine **extrem starke Vorbelastung.**" (Planungsgruppe Ökologie + Umwelt Nord 2000: S. 69)

Vor diesem Hintergrund werden nachfolgend - nach sorgfältiger, auf die Belange Raunheims und die Raunheimer Bürger fokussierter Prüfung der von FRAPORT vorgelegten Planfeststellungsunterlagen – die Einwendungen der Stadt Raunheim erläutert.

## **Zusammenfassung der Einwendungen**

Die Stadt Raunheim erhebt im Verfahren zur luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung des Ausbaus des Flughafen Frankfurt Einwendungen. Die Einwendungen gründen sich im Wesentlichen auf die folgenden Punkte:

### **1. Planrechtfertigung**

Die objektive Notwendigkeit des Ausbaus wird nicht nachgewiesen. Der prognostizierte Verkehrsbedarf ist zu hoch angesetzt und lässt sich auch ohne Neubau einer Start- und/oder Landebahn decken<sup>[1]</sup>.

## **2. Standortauswahl/Variantenprüfung**

Die Alternativenprüfung genügt nicht den Anforderungen der FFH-Richtlinie. Ernsthaft in Betracht kommende Alternativen wie die Erbenheim- oder die Spreizungsvariante werden durch strikte Anwendung formaler K.O.-Kriterien wie MCT 45 oder Koordinierungseckwert 120, die zur Variantenauswahl ungeeignet sind, ohne eingehende Prüfung und ohne Abwägung mit anderen Zielen (z.B. Lärmbelastung oder Flächenverbrauch) ausgeschieden.

Externe Alternativen wie Kooperations- oder Verbundlösungen werden erst gar nicht in Erwägung gezogen.

## **3. Technische Kapazität**

Die beantragte vierte Bahn wird deutlich mehr Flugbewegungen erlauben als in den Antragsunterlagen zugrunde gelegt. Vor diesem Hintergrund ist von erheblich gravierenderen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt auszugehen, als es in den Antragsunterlagen dargestellt wird. In Bezug auf Rauheim betrifft dies insbesondere die Ausführungen und Bilanzierungen zu den Themen Lärm, Schadstoffbelastungen, Externes Risiko, Wirbelschleppen, straßengebundene Verkehre, Siedlungsbeschränkungsbereich und Wohnumfeld (Erholung) mit den dazugehörigen Wechselwirkungen.

## **4. Auswirkungen von Fluglärm**

Die Darstellungen zum Fluglärm geben weder die Lärmwirklichkeit noch die zu erwartenden zusätzlichen Belastungen in Raunheim wieder. Dies wird insbesondere – entgegen den Vorgaben des RP im Unterrichtungsschreiben und entgegen der Praxis an den Flughäfen Berlin/Schönefeld und München – durch die Aufgabe der noch im ROV verwendeten 100/100-Regel ermöglicht. Die Untersuchungen zum Lärm weisen darüber hinaus in Bezug auf die Einzelfallbetrachtung der besonders schutzwürdigen Bereiche erhebliche Lücken auf, da in allen Lärmuntersuchungen die Seniorenwohnanlage und drei Kindergärten von Raunheim, die teilweise direkt in ca. 300 - 350 m Höhe überflogen werden, nicht berücksichtigt wurden. Die im Zuge des geplanten Ausbaus zu erwartende zusätzliche betriebsbedingte Verlärmung der ausgedehnten Erholungswälder um Raunheim wird vollkommen vernachlässigt. Schließlich fehlt in den Unterlagen ein vorwiegend auf aktivem Schallschutz basierendes Lärmschutzkonzept.

## **5. Überflug in niedriger Höhe**

Die Ausführungen der Antragstellerin zu den psychischen Auswirkungen von niedrigem Überflug sind abermals – wie schon in den ROV-Unterlagen - vollkommen unzureichend und entbehren jeder wissenschaftlichen Grundlage. Dies ist nicht nur aus der Sicht Raunheims als gravierender Mangel festzuhalten, sondern muss auch im Hinblick auf die zu erwartenden noch geringeren Überflughöhen

über Flörsheim und im Bereich Kelsterbach im Falle eines Ausbaus gemäß der Variante Nordwest, als schwerwiegendes Defizit heraus gestellt werden.

## **6. Wirbelschleppen**

Die Ausführungen zur Wirbelschleppenproblematik sind falsch, da sie, angesichts von mindestens 10 nachgewiesenen Wirbelschleppenschäden an Dächern in Raunheim alleine in den vergangenen beiden Jahren, nicht den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort entsprechen.

## **7. Risiko/Sicherheit**

Die Absturzfolgen wurden nicht korrekt ermittelt und widersprechen der eindeutigen Positionierung der Störfallkommission, die eine Unvereinbarkeit zwischen geplanter

Landebahn und dem Ticono-Werk attestiert hat. Durch die Nähe der neuen Bahn zur Chemiefabrik Ticono und zum DEA-Tanklager am Ortsrand von Raunheim in Verbindung mit der geplanten drastischen Erhöhung der Flugbewegungen nimmt das Gefährdungspotential Ausmaße an, die der hier lebenden und arbeitenden Bevölkerung keinesfalls zugemutet werden können.

## **8. Verkehrliche Auswirkungen**

Die mit dem geplanten Ausbau verbundene Erhöhung der Kapazität auf dann 660000 Flugbewegungen und die damit einhergehende deutliche Erhöhung der Fracht- und Passagierzahlen wird auch zu einer Zunahme der von Straßen und Schienen ausgehenden Belastungen führen (Lärm, Schadstoffe), was die auch schon durch die Mediation festgestellte „extreme Belastung“ der Bürgerinnen und Bürger von Raunheim zusätzlich verschärfen wird. Auch dieser Faktor ist in den Antragsunterlagen unzureichend berücksichtigt.

## **9. Luftschadstoffe**

Die geplante extreme Zunahme im Luftverkehr zusammen mit der daraus folgenden Zunahme im Straßenverkehr wird zu einem erheblich erhöhten Schadstoffeintrag führen. Besonders gravierend dürfte sich dies auf die Erholungswälder selbst, aber auch auf die sich dort aufhaltenden Menschen unterhalb der geplanten Abflugrouten auswirken, da in den bewaldeten Bereichen eine Vervielfachung (!) der Flugbewegungen vorgesehen ist.

## **10. Sozialer Wandel**

Der soziale Wandel unmittelbar unter den Flugpfaden im Nahbereich des Flughafens wie hier in Raunheim und seine volkswirtschaftlichen Auswirkungen sowie seine Auswirkungen auf das zukünftige Zusammenleben der Menschen in der Region bleibt in den Planfeststellungsunterlagen - wie auch schon im ROV - gänzlich unbeachtet.

## **11. Wertverluste von Immobilien**

Wertverluste von Immobilien als eine der Auswirkungen von Fluglärm sind vielfach wissenschaftlich belegt. Die Antragstellerin geht auch auf diese Problematik nicht ein, was ebenso als

schwerwiegendes Defizit in den Antragsunterlagen herausgestellt werden muss. Die Stadt Raunheim macht für alle ihre Immobilien einen Wertverlust gegenüber der Antragstellerin geltend.

## **12. Einschränkung der kommunalen Planungshoheit**

Durch das Heranrücken des Flughafens an Raunheim sowie durch den geplanten extremen Zuwachs an Flugbewegungen wird die Planungshoheit der Stadt Raunheim nahezu vollständig eingeschränkt. Die flächenmäßige Ausweisung neuer Wohngebiete ist durch die Festsetzung des Siedlungsbeschränkungsbereichs bezogen auf das Raunheimer Gemarkungsgebiet bereits heute ausgeschlossen. Selbst Baulückenschließungen im engeren Stadtgebiet erscheinen unter Berücksichtigung zusätzlicher Lärmbelastungen kaum vertretbar. Diese Planungseinschränkungen bzw. Planungsunsicherheiten werden noch

dadurch verstärkt, dass die gegenwärtig in den Unterlagen dargestellten Flugrouten nicht planfestgestellt werden und sich somit jederzeit neue Einschränkungen ergeben können. Aktuell wird von der Antragstellerin das geplante Ausbauprojekt bezogen auf Raunheim damit gerechtfertigt, dass sich für die nördlichen Stadtteile eine Lärmentlastung ergäbe. Dies ließe sich jedoch nur dann realisieren und dauerhaft sicherstellen, wenn die in den Antragsunterlagen dargestellte Bahnenbelegung verbindlich festgeschrieben werden könnte. Die formale Struktur eines Planfeststellungsverfahrens bietet hierfür bedauerlicherweise keine Handhabe. Damit kann zur Abwendung demographischer Fehlentwicklungen nicht einmal eine bauliche Nachverdichtung der nördlichen Stadtteile planerisch vorbereitet werden.

## **Zu den Einwendungen im einzelnen**

### **Planrechtfertigung**

Die objektive Notwendigkeit des Ausbaus wird nicht nachgewiesen. Der prognostizierte Verkehrsbedarf ist zu hoch angesetzt und lässt sich auch ohne Neubau einer Start- und/oder Landebahn decken. Zu weiteren Erläuterungen dieses Punktes wird auf die Anlage verwiesen.

### **Standortauswahl/Variantenprüfung**

Die Alternativenprüfung genügt nicht den Anforderungen der FFH-Richtlinie. Ernsthaft in Betracht kommende Alternativen wie Satelliten-Flughafenvarianten oder die Spreizungsvariante werden durch strikte Anwendung formaler K.O.-Kriterien wie MCT 45 oder Koordinierungseckwert 120, die zur Variantenauswahl ungeeignet sind, ohne eingehende Prüfung und ohne Abwägung mit anderen Zielen (z.B. Lärmbelastung oder Flächenverbrauch) ausgeschieden. Ergänzende externe Alternativen wie Kooperations- oder Verbundlösungen werden erst gar nicht in Erwägung gezogen. Zur weiteren Erläuterung dieses Punktes wird auf die Anlage verwiesen.

## Technische Kapazität

Die beantragte vierte Bahn wird deutlich mehr Flugbewegungen erlauben als in den Antragsunterlagen zugrunde gelegt. Vor diesem Hintergrund ist von erheblich gravierenderen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt auszugehen, als es in den Antragsunterlagen dargestellt wird. In Bezug auf Raunheim betrifft dies insbesondere die Ausführungen und Bilanzierungen zu den Themen Lärm, Schadstoffbelastungen, Externes Risiko, Wirbelschleppen, straßengebundene Verkehre, Siedlungsbeschränkungsbereich und Wohnumfeld (Erholung) mit den dazugehörigen Wechselwirkungen. Zu weiteren Erläuterungen dieses Punktes wird auf die Anlage verwiesen.

## Auswirkungen von Fluglärm

Die extreme Fluglärmbelastung in Raunheim wurde erstmals im Rahmen der von der Mediation (2000) durchgeführten Untersuchungen ausführlich dargestellt (s.o.). Diese Belastung hat sich im Zuge der zunehmenden Flugbewegungen bis heute drastisch

verschärft. Da die seitens der Antragstellerin immer wieder ins Feld geführten Mittelungspegel, nicht das wiedergeben, was die Menschen in Raunheim wirklich belastet, sah sich die Stadt Raunheim unter Aufwendung erheblicher Mittel gezwungen, eigene Untersuchungen zur Lärmwirklichkeit anzustellen (GPM 2002 (s. Anlage), Debakom 2002). Danach wurde für die Jahre 1998 und 1999 für Raunheim an Hand einer Auswertung der von FRAPORT am Messpunkt 06 gemessenen Einzelschallereignisse ein mittlerer Wert pro Einzelschallereignis von 77,1 dB(A) (!) bei Betriebsrichtung 07 ermittelt. Bis zu 1200 Einzelschallereignisse dieser Kategorie sind an einem Wochenende in Raunheim nicht selten. Im Fluglärmmentlastungskonzept von Raunheim (GPM 2002) wurde ebenfalls gezeigt, dass auch bei Betriebsrichtung 25 bis zu 72 Einzelschallereignisse von 65 dB (A) bis 90 dB(A) durch FRAPORT gemessen werden. Unterstützt werden die auf der Basis von der Betrachtung von Einzelschallereignissen angestellten Untersuchungen durch das jüngst veröffentlichte Gutachten des Umweltbundesamtes „Fluglärm 2004“ (UBA 2004), in dem „eindringlich darauf hingewiesen wird, dass das menschliche Schallverarbeitungssystem grundsätzlich nicht Mittelungspegel, sondern akut stets Maximalpegel in Erregungen umsetzt und weitgehend auch in der Wahrnehmung als einwirkenden Lärm bewertet“ (a.a.O. S. 6). Ungeachtet dieser wissenschaftlichen Erkenntnisse basiert der Großteil der Untersuchungen zum Fluglärm in den Antragsunterlagen auf Mittelungspegeln, was – wie gezeigt – nicht der Lärmwahrnehmung entspricht.

## 100/100-Regel

Sowohl in Bezug auf die Einzelschallereignisse als auch im Hinblick auf die fragwürdigen Mittelungspegel verzerrt die Antragstellerin alle Darstellungen in Ihren Gutachten zur Fluglärmbelastung durch die Nicht-Anwendung der sogenannten 100/100-Regel.

Im „Gutachten über die Fluglärmbelastung in der Umgebung des Flughafens Frankfurt am Main für den Ist-Zustand 1998“ der Hessischen Landesanstalt für Umwelt (HfU, heute HfUG) von 1999 heißt es zum Verfahren der 100/100-Regel:

„Diese Isophonen sind nach einem Verfahren der Entschließung der Ministerkonferenz für Raumordnung „Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm“ vom 16.09.1998 ermittelt, das sich auf die vom Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) erarbeitete „Leitlinie zur Beurteilung von Fluglärm durch

die Immissionsschutzbehörden der Länder“ bezieht. Nach dieser LAI-Leitlinie ist die Umhüllende aus jeder getrennt berechneten Betriebsrichtung mit dem Äquivalenzparameter  $q=3$  und der gültigen AzB zu ermitteln.“

Bekannt ist, dass das gültige Fluglärmgesetz eine Mittelung über die Betriebsrichtungen vorschreibt. Bekannt ist aber auch, dass im aktuellen Referentenentwurf zur Novellierung des Fluglärmgesetzes eine getrennte Berücksichtigung der Betriebszustände zur Abgrenzung von Lärmschutzzonen auf der Basis 100/100 vorgesehen ist. In der Mediation zum Flughafen Frankfurt (s. Schlussbericht 2000) hatte man sich darauf verständigt, dass eine getrennte Berücksichtigung der Betriebszustände grundsätzlich geeignet ist, um die Belästigungen aus beiden Betriebsrichtungen angemessen zu erfassen.

In der Mediationsgruppe herrschte darüber hinaus in Bezug auf die getrennte Berücksichtigung der Betriebsrichtungen – was den Schutz der Nachtruhe angeht – Konsens. Für den Tag vertrat die FAG (heute FRAPORT) eine andere Einschätzung.

Nach der Mediation wurden Berechnungen nach getrennten Betriebsrichtungen immer wieder durchgeführt und dokumentiert (z.B. zur Darstellung der erwarteten Lärmentwicklung im Rahmen des ROV zum Flughafenausbau oder zur Dokumentation der Fluglärmbelastung nach Fluglärmgesetz,  $leq=4$  in START-frei). Der Antragstellerin gelingt es offensichtlich nur durch die - mühsam hergeleitete Abkehr - von der 100/100 Regel die Fluglärmbelastungen in der Ist-Situation als auch und vor allem im Ausbaufall, soweit – durch Mittelungen – zu

nivellieren, dass die Lärmzunahme noch vertretbar erscheint. Diese Vorgehensweise kann keinesfalls akzeptiert werden und entspricht auch nicht der gängigen Praxis (s. Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen Schönefeld vom 13.08.2004, in dem als Kriterium für die Nachtschutzzone ein Gebiet von  $6 \times 70$  dB(A) nach der 100/100-Regelung festgesetzt wurde, sowie Flughafen München, an dem sogar das  $6 \times 70$  dB(A)- Kriterium mit der 100/100-Regel für Maximalpegel, die in 5 % des Nachtzeitraums überschritten werden, zur Anwendung gelangt).

Vor diesem Hintergrund fordert die Stadt Raunheim die Beurteilung der Lärm-Ist-Situation auf der Basis einer Offenlegung und Auswertung der an der Fluglärmüberwachungsanlage von FRAPORT gemessenen Einzelschallereignisse und eine Beurteilung der Lärmzunahme auf der Basis von Lärmberechnungen für Einzelschallereignisse und Mittelungspegel durch konsequente Anwendung der 100/100-Regel.

## **Besonders schutzwürdige Bereiche in Raunheim**

Die Untersuchungen zum Lärm weisen – neben den dargestellten methodischen Mängeln – in Bezug auf die Einzelfallbetrachtung der besonders schutzwürdigen Bereiche erhebliche Lücken auf, da in allen Lärmuntersuchungen

1. das Seniorenhaus Waldblick,
2. die Kindertagesstätte Mainzer Straße

### 3. sowie die geplante und bereits baugenehmigte Seniorenwohnanlage am Stadtzentrum

die teilweise direkt in ca. 300 bis 350m Höhe überflogen werden, nicht berücksichtigt wurden. So ist davon auszugehen, dass die Aussagen in G1 UVS und LBP - Teil III

„dass derzeit keine Nutzer besonders schutzbedürftiger Bereiche mit energieäquivalenten Dauerschallpegeln im Außenbereich von über 62 dB(A) (Leq(3)Tag) belastet werden“

sowie dass in Bezug auf die Nutzer besonders schutzbedürftiger Bereiche nur

„2.076 Personen diese Gruppe mit energieäquivalenten Dauerschallpegeln im Außenbereich zwischen 59 und 62 dB(A) (Leq(3)Tag) belastet werden“

zu korrigieren und alle darauf aufbauenden Maßnahmen neu abzustimmen sind.

Dabei wird darauf hingewiesen, dass im Gutachten „Fluglärm 2004“ des Umweltbundesamtes (2004) darauf hingewiesen wird, dass „für Seniorenwohntentren Mittelungspegel für Rekreation und Erholung gelten sollten, die eindeutig unter den Werten für Kommunikationsstörungen innen und außen liegen.“ (a.a.O. S. 40)

Betont wird an dieser Stelle auch, dass sich dieses Ergebnis durch die oben geforderte konsequente Anwendung der 100/100-Regel nochmals deutlich verschärfen und sich hierdurch die Unzumutbarkeit der Ist-Situation wie auch des geplanten Flughafenausbaus gerade für die Nutzer besonders schutzbedürftiger Bereiche in Raunheim herausstellen dürfte.

## **Menschen – Erholungs- und Freizeitfunktion**

Im Rahmen der Auswertung aller Untersuchungen zum Thema Erholung und Fluglärm kommen die Autoren des Gutachtens „Fluglärm 2004“ (UBA 2004) zu dem Ergebnis: „Gemeinsam ist allen Erhebungen, dass der Lärm, speziell der Fluglärm qualitativ zu teilweise erheblichen Störungen führt.“ (a.a.O. S. 86)

Die Antragstellerin geht mit diesem Thema deutlich gelassener um und bilanziert zum Schutzgut „Mensch – Erholungs- und Freizeitfunktion“ ganz lapidar:

„Durch die Realisierung des Vorhabens entsteht ein weitgehender Verlust des Erholungsraumes „Kelsterbacher Wald“ sowie dadurch eine Beeinträchtigung des Nutzungsmusters „waldgeprägte Erholung“. Aufgrund anlagen- und betriebsbedingter Auswirkungen wird es zu einer Verlagerung von Erholungsnutzungen kommen.

Als weiterer Schwerpunkt relevanter Umweltauswirkungen ist eine Steigerung der Nutzungsintensität durch zusätzliche Erholungsnutzer im Erholungsraum „Talraum südlich des Mains im Bereich der Eddersheimer Schleuse“ zum einen durch den o.g.

Erholungsraumverlust, zum anderen durch die Einschränkung der Verbindung oder Nutzung angrenzender waldgeprägter Erholungsräume durch Wegfall bzw. Unterbrechung der Wegeverbindungen zu werten.“

Worauf die Antragstellerin in Ihren Gutachten nicht eingeht, ist die Tatsache, dass die großen Waldflächen östlich und südlich von Raunheim ein bevorzugtes wohnungsnahes Erholungsgebiet für die Bürgerinnen und Bürger von Raunheim darstellen. Hier ermöglicht ein gut ausgebautes Wegenetz nicht nur ausgedehnte Wanderungen zu Fuß sondern auch per Rad; im Wald integriert finden sich attraktive Freizeiteinrichtungen, wie ein Trimm-Dich-Pfad, Wildgehege, Abenteuerspielplatz mit Lichtwiese und der Waldsee, der als Badesee im Sommer auch von regionaler Bedeutung ist.

Die Naherholungsfunktion wird in diesem Bereich gegenwärtig vorwiegend bei BR 25 beeinträchtigt, wenn die nach Westen startenden Flugzeuge nach Süden abdrehen. Gem. den Planfeststellungsunterlagen werden sich die Abflüge auf dem Parallelbahnsystem bei BR25 mit Richtung Südwesten (in erster Linie die Routen TABUM\_NEU und BIBOS\_NEU) vervierfachen (!) (in den 6 verkehrsreichsten Monaten von derzeit (Ist-Situation) 13943 auf 55670 im Planungsfall 2015). Vor diesem Hintergrund werden die Naherholungsmöglichkeiten in diesen Wäldern in erheblichem Maße zusätzlich beeinträchtigt um nicht zu sagen – zumindest für lärmsensible Menschen – unmöglich gemacht.

Dass die Antragstellerin diesem drohenden Bedeutungsverlust der Erholungsräume rund um Raunheim keine weitere Beachtung schenkt, verwundert um so mehr als sie in G1 UVS und LBP - Detailbetrachtung der Erholungsnutzung in 12 Beispielräumen - Anhang III.2.3 zum Beispielraum (7) Flörsheim/Raunheim zu dem Ergebnis kommt:

„Im Vergleich zu den anderen Beispielräumen ist die Zustimmung zu der Aussage, bei weiterer Zunahme der flugbetriebsbedingten Geräusche einen Wohnortwechsel ernsthaft in Betracht zu ziehen, signifikant größer (4,0; 2,8).“

FRAPORT nimmt offensichtlich in Kauf, dass Menschen aus Ihrem angestammten Lebens-umfeld durch Fluglärm vertrieben werden.

Die Stadt Raunheim fordert in Entsprechung ihrer Verpflichtung zur Daseinvorsorge, dass die wirtschaftliche Entwicklung von FRAPORT ohne einen Ausbau, wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt, erfolgt, damit die teilweise seit Generationen – vor allem schon vor dem Flughafen – hier angesiedelten Menschen auch zukünftig in ihrem angestammten Wohnumfeld menschenwürdig leben können.

## **Aktiver Schallschutz / Lärmschutzkonzept**

Zum Thema aktiver Schallschutz merkt die Vorhabensträgerin an:

„Im lärmmedizinischen Gutachten (G12.2) werden, bezogen auf den Flughafen Frankfurt Main, für den Planungsfall 2015 bei Überschreitung bestimmter Begrenzungswerte Maßnahmen empfohlen oder allgemein ein Handlungsbedarf festgestellt. Hinsichtlich der Bewältigung der vom Flugbetrieb ausgehenden Geräuschmissionen sind aktive und passive Schallschutzmaßnahmen denkbar. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass im

Luftrecht kein Vorrang des aktiven vor dem passiven Schallschutz existiert (BVerwG, Beschluss vom 20.02.1998, Az.: 11 B 37.97). Die zur Vermeidung erheblicher Nachteile für die Flughafenumgebung durchzuführenden passiven Schallschutzmaßnahmen sind nach Maßgabe von § 9 Abs. 2 LuftVG und anhand der in dem lärmmedizinischen Gutachten konkretisierten Zumutbarkeitsgrenze erforderlich, aber auch ausreichend. Eine generelle Reduzierung der planerischen Gestaltungsfreiheit zur Lösung des damit verbundenen Interessenskonfliktes auf eine Verpflichtung zum aktiven Lärmschutz (am Tage) im Sinne eines absoluten Vorrangs vor Schutzmaßnahmen zugunsten der Außenwohnbereiche besteht nicht.“

Die Vorhabensträgerin widerspricht mit diesen Aussagen abermals der übereinstimmenden Erkenntnis aus der Mediation, wonach aktiver Schallschutz stets Vorrang vor passivem Schallschutz haben muss. Dies wird auch nochmals unterstrichen durch das bereits zitierte Gutachten des Umweltbundesamtes „Fluglärm 2004“, wonach

„grundsätzlich gilt: Primärer Schallschutz schützt am umfassendsten und ist deshalb vorrangig und uneingeschränkt zu realisieren“.

Außerdem wird hier deutlich und ausdrücklich auf die Unzulänglichkeit von passiven Schallschutzmaßnahmen hingewiesen:

„Ein Wohn- oder Schlafräum mit ständig geschlossenen, schallgedämmten Fenstern und schallgedämmter Belüftungsanlage stellt eine erhebliche Einschränkung der Wohnqualität dar.“ (UBA 2004, S. 26/27)

und es sei

„nicht zuzumuten, dass bei höheren Pegeln einerseits die Fenster zu Innenräumen überwiegend geschlossen bleiben und andererseits die Benutzung der Außenwohnbereiche (Terrasse, Balkon, Garten) eingeschränkt wird.“

Vor diesem Hintergrund sind alle in von der Vorhabensträgerin in Anlage 1 zum Antragsteil A2 „Maßnahmenkonzept zu Geräuscheinwirkungen“ vorgelegten Maßnahmen, da methodisch unzureichend hergeleitet und da auf der Basis eines fehlerhaften und unvollständigen Datenbestands ermittelt, nicht akzeptabel und nicht ausreichend. Auf der Basis der obigen Erläuterungen sind die geplanten Maßnahmen zur Lärminderung für die schutzbedürftigen Einrichtungen sowie für die Wohnbevölkerung als unzureichend und unvollständig zu bezeichnen.

An dieser Stelle wird auf das Fluglärmmentlastungskonzept der Stadt Rauheim (GPM 2002) hingewiesen, indem eine Reihe von Maßnahmen dezidiert erläutert werden, mit denen durch aktiven Schallschutz Fluglärmmentlastungen nicht nur für Raunheim sondern für große Teile der Region Rhein-Main erreicht werden können (z.B. versetzte Landeswellen, Anhebung des Gleitwinkels bei CAT I-Bedingungen, Öffnung der 18 West (=36) für Landungen aus Süden, zumindest für Randzeiten). Beispielhaft wird nachfolgend ein Szenario aus dem Gutachten zitiert:

#### **„Startbahn West als Landebahn West und versetzte Schwelle auf den beiden 07**

Bei einem solchen Szenario könnten bei Ostwetterlagen mind. 60 % (in Analogie zur Kapazität der heutigen Startbahn West unter den aktuellen Verkehrsbedingungen) aller Landungen auf der Landebahn West erledigt werden (auch ohne Anwendung des Londoner „Land after...“ – Verfahrens, mit diesem natürlich noch deutlich mehr!). Die restlichen 40 % der Landungen müssten auf den beiden 07 erfolgen, von denen aus auch alle Starts stattfinden würden.

Die Verschiebung der Schwellen um 1500 m nach Osten hätte für Raunheim, das durch diese Regelung ja bereits um mind. 60 % der Überflüge entlastet worden wäre, den Vorteil, dass die restlichen 40 % der Landungen jeweils um ca. 80 m höher über Raunheim hinweg gingen als ohne Schwellenversetzung. Verstärkt würde dieser Effekt noch durch eine Anhebung des Anfluggleitwinkels auf mindestens 3,2°. Eine entsprechende Forderung findet sich auch in der Stellungnahme der Fluglärmkommission zum Planfeststellungsverfahren.

Für den landenden Verkehr würde sinnvollerweise die Regelung getroffen, dass möglichst alle landenden Flugzeuge der hohen Gewichts- und Wirbelschleppenklasse (z.B. B747, B777, B767, MDC MD 11 usw.), also der Haupt-Zustandsstörer auf der neu einzurichtenden 36 landen würden, auf den beiden 07 hingegen lediglich der leichtere Verkehr niederginge.

Eine solche Regelung sollte grundsätzlich auch nicht die Kapazität des Flughafens mindern, da im Verhältnis zum heutigen Betrieb lediglich teilweise zwischen den Bahnen für Starts und Landungen getauscht würde. Da die Abflüge im Umfeld des Flughafens gem. den Lärmmessungen von FRAPORT zu einer geringeren Lärmbelastung in den betroffenen Kommunen führen als die Anflüge in den Kommunen unter den Gleitpfaden, sollte sich die Mehrbelastung für die östlich des

Platzes gelegenen Gemeinden (insbesondere Neu-Isenburg, Frankfurt und Offenbach) ebenfalls deutlich in Grenzen halten.

Die Schwellenverlegung auf den beiden 07 um 1500 m nach Osten hätte zudem den positiven Effekt, dass die Kollisionsgefahr (die „dependencies“ des FAA-Gutachtens bei sogen. „Converging Approaches“) bei kreuzenden Landebahnen aufgrund des so zunehmenden Abstands der Flugbahnen zusätzlich reduziert würde (Höhe über Grund des auf den 07 ankommenden Verkehrs bei Überflug über das Bahnende der 36 > 80 m, d.h. ca. 50 m über der bei CAT II/III anstehenden Entscheidungshöhe von ca. 100 Fuß (ca. 30 m) bei einem auf der 36 u. U. notwendig werdenden Missed Approach Segment (MAP).

Der Vollständigkeit halber soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass auf der 36 niedergehender Verkehr aufgrund z. Zt. noch mangelnder früherer Abrollwege die Bahn erst nach ca. 2,7 km über den Rollweg S(ierra) verlassen kann, was jedoch für den auf ihr landenden Verkehr grundsätzlich angepasst sein sollte. Ein oder zwei zusätzliche High Speed-Abrollwege vor Sierra wären jedoch relativ schnell und kostengünstig realisierbar.

Auf der 36 landende Flugzeuge hätten darüber hinaus einen relativ weiten Rollweg zu den Terminals im Nordbereich.

Im Hinblick auf die überdurchschnittlich stark belastete Raunheimer Situation würde selbst eine auf die frühen Morgenstunden (4:00 bis 9:00Uhr) und auf die Abendstunden (18:00 bis 1:00 Uhr) beschränkte Realisierung dieses Szenarios eine wesentliche Entlastung des alltäglichen Lebens darstellen.“

Die Antragstellerin lässt diese und viele andere Vorschläge zum aktiven Schallschutz gänzlich unbeachtet, was im Sinne der Eingriffvermeidung/-minimierung als grober Fehler betrachtet werden muss.

## Überflug in niedriger Höhe

Bezüglich der Auswirkungen durch niedrigen Überflug stellt die Vorhabensträgerin in G1 UVS und LBP - Teil III fest:

„Visuelle Beeinträchtigungen durch Überflug lassen sich hinsichtlich ihrer Wirkung von den quantitativ erfassbaren Lärmwirkungen nicht trennen. Visuelle Beeinträchtigungen sind in den Bereichen zu erwarten, in denen startende und landende Flugzeuge sehr niedrig fliegen und somit „bedrohlich“ wirken können. Dies tritt nur im unmittelbaren Nahbereich der Start- und Landebahnen auf. Dort sind gleichzeitig hohe Lärmpegel vorhanden, die insgesamt den dominanten Störfaktor darstellen. Der Lärmpegel wird daher auch als Indikator für visuelle Störwirkungen durch Überflug herangezogen.“

Bei dieser Feststellung bleibt völlig unberücksichtigt was Dr. J. Kaska (Institut für Arbeitsmedizin der Universität Düsseldorf) (Frankfurter Rundschau, 9. Januar 2002) zu diesem Thema für Wesentlich hält:

"Das Unangenehme beim Fluglärm liegt im Geräusch selbst, an seiner Zusammensetzung aus teils sehr unangenehmen Frequenzen. Und es liegt an der Höhe: Was sich über mir befindet, kann ja auf mich herunterfallen. Es bedroht mich. Wir sind aus unserer menscheitsgeschichtlichen Entwicklung heraus wohl nicht darauf geeicht, dass sich etwas über uns befindet. Normalerweise kommen die Geräusche von rechts oder links, vorne oder hinten. Und das Wissen darum, dass das Flugzeug nur oben bleibt, weil es mit einem gewaltigen technisch-mechanischen Aufwand dort gehalten wird, ist auch nicht eben beruhigend. Luftverkehrswege sind außerdem unsichtbar. Straßen und Schienen sieht man. Ich weiß, in welchen Bahnen sich die Fahrzeuge bewegen und wo sie aller Wahrscheinlichkeit nach auch bleiben werden. Beim Luftverkehr entsteht ein territorialer Konflikt dadurch, dass ich den Luftraum über mir als meinen Lebensraum betrachte, den nun aber ein anderer nutzt."

Schon in der Stellungnahme der Stadt Raunheim zum ROV wurden Untersuchungen zu den biopsychosozialen Auswirkungen von geringen Überflughöhen (Angststress) gefordert. Die Antragstellerin ist dieser Aufforderung bis heute nicht nachgekommen. Dies ist nicht nur aus der Sicht Raunheims als gravierender Mangel festzuhalten, sondern muss auch im Hinblick auf die zu erwartenden noch geringeren Überflughöhen über Flörsheim und im Bereich Kelsterbach im Falle eines Ausbaus gemäß der Variante Nordwest, als schwerwiegendes Defizit heraus gestellt werden.

## Wirbelschleppen





Abbildung 2 : Ausschnitt aus der Karte der Wirbelschleppenschäden in Raunheim (rote Punkte markieren Schadensfälle, gelbe Linien = Anfluggrundlinien)

Die Problematik der Wirbelschleppen (zusätzlicher Lärm, Schäden an Dächern) wurde seit dem Scopingtermin zum ROV seitens der Stadt Raunheim mehrfach vorgebracht mit dem Hinweis, dass unter den Anfluggrundlinien der Parallelbahnen Kindergärten, Spielplätze und Schulen liegen und es durch die in Raunheim extrem niedrige Überflughöhe in der Vergangenheit vielfach zu durch Wirbelschleppen von Dächern herumgewirbelten Dachziegeln kam (von 2003 bis 2005 alleine 12 Schadensfälle, s. Abb. 2 und 3), glücklicherweise bislang ohne dass Menschen zu Schaden kamen.

Abbildung 3 : Wirbelschleppenschaden Raunheim, August-Bebel-Str., 09.02.2005.



In den Planfeststellungsunterlagen finden sich nun erstmals konkrete Untersuchungen zu „Auswirkungen von Wirbelschleppen“ (Gutachten G1, Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) und Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP), Anhang II.1). Hierzu werden folgende Mängel bzw. Einwände vorgebracht:

- Aussagen bezüglich Raunheim (bei einer Überflughöhe von rund 300m sind hier Wirbelschleppenschäden schon heute vielfach dokumentiert (s.o.) und wurden in der Vergangenheit auch anstandslos von FRAPORT beglichen) und Flörsheim (bei einer Überflughöhe von zukünftig rund 270m sind Wirbelschleppenschäden – analog zu den Erfahrungen in Raunheim – bei Ausbau Nordwest zwingend zu erwarten) werden keine getroffen
- Obwohl zahlreiche Schadensfälle in Raunheim bekannt sind (s.o.) enden die Darstellungen (Ist-Situation, Planungsnullfall und Planungsfall) der „Zonen des Gefährdungspotenzials durch Wirbelschleppen für Personen und Gebäude“ (G1.II.1-1 bis

G1.II.1-6) weit östlich vor den gegenwärtigen Siedlungsgrenzen von Raunheim und Flörsheim.

- Der Untersuchungsausschnitt wird ohne nachvollziehbare Begründung festgelegt.
- Die sowohl in der Literatur dokumentierten als auch in Raunheim immer wieder festgestellten Geräuschemissionen durch Wirbelschleppen und die diesbezüglichen Auswirkungen werden nicht untersucht, sondern lediglich das Gefährdungspotential für Gebäude (Verlust von Dachziegeln) und für Personen (umkippen).
- Weiterreichende Untersuchungen von Auswirkungen von Wirbelschleppen auf den Menschen (Angst) werden nicht vorgenommen, obwohl erwähnt wird, dass Wirbelschleppen am Grund plötzlich und unerwartet, bis zu 3,2 Minuten nach Überflug auftreten können.
- Vollkommen unterbewertet bzw. unberücksichtigt bleiben Wirbelschleppen des A380, zu denen es im "Spiegel" (Nr. 3, 17.01.2005) heißt: „Experten erwarten Winde, die „im ungünstigsten Fall kurzzeitig Spitzengeschwindigkeiten bis Orkanstärke“ erreichen. Der Unterschied zu anderen Airbustypen liege vor allem "in der deutlich größeren Ausbreitung und Lebensdauer der Wirbelschleppe". Vor dem Hintergrund dieser Aussage ist das Wirbelschleppengutachten zum PFV-Frankfurt vollkommen in Frage zu stellen, da der A380 hier im Rahmen der Wirbelschleppenmodellierung in der Flugzeugklasse "Heavy" eingeordnet wird. Da aber noch niemand etwas genaues zu den Wirbelschleppen sagen kann, kann auch keine abschließende Aussage/Bewertung zum Gefährdungspotenzial durch Wirbelschleppen 2015 gemacht werden. Hilfsweise ist zumindest eine gesonderte Untersuchung und Bewertung dieser Problematik einzufordern - so wie das auch am Flughafen Hamburg geschehen ist -, dies insbesondere im Hinblick auf die möglichen Auswirkungen von Wirbelschleppen des A 380 für Ticona und Raunheim.

Dass es international ohnehin durchaus andere Auffassungen zu durch Wirbelschleppen gefährdeten Gebieten an Flughäfen kommt, zeigt der „Bericht an Flughafen Zürich AG über Zone mit Dachziegelhalterung bei Landungen auf Piste 34, von Peter Stolz, Bolligen (28. Januar 2002)“, aus dem nachfolgend zitiert wird:

„Aus dem Verhalten der Wirbelzöpfe geht hervor, dass die Sinkgeschwindigkeit der Wirbelzöpfe und ihre Bewegungsgeschwindigkeit am Boden (bei Windstille) beinahe gleich

sind. Daraus ergibt sich eine maximale Strecke, über die der Wirbelzopf als potentielle Gefahr betrachtet werden muss.  $2.5 \text{ Minuten} \times 500 \text{ft/Min.} = 1250 \text{ ft} (=380\text{m})$

Befindet sich ein Flugzeug auf 800 ft über Grund, wird bei guten atmosphärischen Bedingungen der Wirbelzopf den Boden erreichen und kann nach links und nach rechts noch auf einer Strecke von 450ft gefährlich sein. Da die potentiellen Risikogebiete topographisch leichte bis mittlere Unebenheiten aufweisen und mit unterschiedlich hohen Bäumen und Gebäuden durchsetzt sind, ist auch bei leichtem Seitenwind nicht mit einer zusätzlichen seitlichen Gefährdungsdistanz zu rechnen.

Die Größe des Risikogebietes ist andererseits auch durch die Flugtoleranz bestimmt. Bei der Piste 34 wird mit einer ILS-Anflughilfe gerechnet. Das heißt, dass eine Landung nur ausgeführt wird, wenn während des letzten Teils des Anfluges das Zeigerinstrument im Flugzeug innerhalb der Hälfte des möglichen Zeigerausschlages links oder rechts des Sollkurses gehalten werden kann (half deflection). Bei einem ILS-Anflug ist die Toleranz somit  $\pm 1.25^\circ$  vom Sollkurs und  $- 0.25^\circ$  vom Sollanflugwinkel.“

Die mit der beschriebenen Methode berechnete Fläche weicht deutlich von den im Gutachten der Antragstellerin abgebildeten Gefährdungsbereichen ab, deckt aber mehr oder weniger genau den Bereich ab, der auch in Raunheim von Wirbelschleppenschäden betroffen ist.

## Risiko/Sicherheit

Durch die Nähe zum Parallelbahnsystem sehen sich die Raunheimer Bürger wie keine andere Gemeinde im Umfeld des Flughafens Frankfurt Tag aus Tag ein mit dem Absturzrisiko konfrontiert. Ungeachtet dessen und im Widerspruch zur Aussage der Störfallkommission stellt die Antragstellerin fest:

„Im Ergebnis der beiden Gutachten G16.1 und G16.3 ist festzustellen, dass die Landebahn Nordwest als sicher eingestuft werden kann, mithin keine Sonderrisiken für diese Anlage existieren.“

Diese Abschätzung der Absturzfolgen weist insbesondere aus Raunheimer Sicht schwerwiegende Mängel und Unterbewertungen auf, da zum einen das Gefahrenpotential der Chemiefabrik TICONA im Osten der Stadt nur ungenügend berücksichtigt wurde und zum anderen auch ein Absturz im direkt am Ortsrand liegenden Tanklager der DEA falsch eingeschätzt wird. Diese Fehlbewertung konnte gelingen, da alle Berechnungen auf den Werten des Gutachten 16.2 von Oliva & Co aufbauen. Aus Sicht der Antragstellerin FRAPORT ist die darin gewählte „eigenwillige“ Ermittlung der Accident Ratio zielführend gewesen, da nur auf diese Weise die Fläche der Risikozone E-05 von 68,2 qkm in der Raumordnung bis zur Erstfertigung des Gutachtens 16.1 der GfL im September 2003 auf 5,4 qkm reduziert werden konnte. Vom September 2003 bis September 2004 gelang der GfL eine weitere Reduzierung auf 2,5 qkm. Dies bedeutet eine Reduzierung der E-05 Risikozone um mehr als 95%.

Diese Art von Risikomanagement der Gutachter kann nur gelingen, wenn man wie im Gutachten

16.2 geschehen, 191.241.400 Flugbewegungen nur 11 Unfälle in 11 Jahren zuordnet. Die 11 Unfälle sind im Gutachten 16.2 in der Fassung vom September 2003 immerhin noch aufgeführt, in der Fassung vom September 2004 sind weder Ort noch Zeitpunkt der 11 Unfälle erkennbar.

Vor diesem Hintergrund weist die Stadt Raunheim alle Risikogutachten, die die Antragstellerin vorgelegt hat, zurück und fordert eine Neuberechnung durch unabhängige Gutachter.

## **Verkehrliche Auswirkungen**

Raunheim liegt unmittelbar an wichtigen Verkehrsstrassen, die als An- und Abfahrt zum Flughafen dienen (ICE-Trasse Köln(Wiesbaden)-Frankfurt, S-Bahn Mainz(Wiesbaden)-Frankfurt, B43, A3, A67/A60). Die Bahnstrecke zwischen Mainz und Flughafen führt ohne Lärmschutzwände sogar mitten durch Raunheim. Die mit dem geplanten Ausbau verbundene Erhöhung der Kapazität auf dann 660000 Flugbewegungen und die damit einhergehende deutliche Erhöhung der Fracht- und Passagierzahlen wird auch zu einer Zunahme der von Straßen und Schiene ausgehenden Belastungen führen (Lärm, Schadstoffe), was die auch schon durch die Mediation festgestellte „extreme Belastung“ der Bürgerinnen und Bürger von Raunheim zusätzlich verschärfen wird.

## **Luftschadstoffe**

Die geplante extreme Zunahme im Luftverkehr zusammen mit der daraus folgenden Zunahme im Straßenverkehr wird zu einer erheblichen Zunahme an Luftschadstoffen führen. Besonders gravierend dürfte sich dies für die Erholungswälder selbst und die darin spazieren gehenden Menschen unterhalb der geplanten Abflugrouten für die Abflüge auf dem Parallelbahnsystem bei BR25 mit Richtung Südwesten (in erster Linie die Routen TABUM\_NEU und BIBOS\_NEU) auswirken, da hier eine Vervielfachung (!) der Flugbewegungen (in den 6 verkehrsreichsten Monaten von derzeit (Ist-Situation) 13943 auf 55670 im Planungsfall 2015) vorgesehen ist. Schon heute reichen die Messwerte nahezu aller relevanten Luftschadstoffe nahe an die von der EU festgelegten Grenzwerte heran. Die Folgen von – bei weiterer Zunahme der Verkehre im Zuge der weiteren Steigerung der Fluggast- und Flugbewegungszahlen – zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen müssen der Vorhabensträgerin angelastet werden.

## **Sozialer Wandel**

Der soziale Wandel unmittelbar unter den Flugpfaden im Nahbereich des Flughafens wie hier in Raunheim und seine volkswirtschaftlichen Auswirkungen sowie seine Auswirkungen auf das zukünftige Zusammenleben der Menschen in der Region bleibt in den Planfeststellungsunterlagen - wie auch schon im ROV - gänzlich unbeachtet und dies obwohl Zusammenhänge zwischen Fluglärm und Sozialstruktur wissenschaftlich unumstritten sind. So bilanziert die schon häufiger zitierte Studie Fluglärm 2004 (UBA 2004, S. 112) den Gang und Stand der Forschung wie folgt:

„Zunächst hat sie sich der Frage gewidmet, ob die Beeinträchtigung durch Lärm mit der sozioökonomischen Stellung in Zusammenhang steht. Dafür gibt es deutliche Hinweise.“

Psychiatrische Symptome finden sich in Wohngebieten am Rande von Flughäfen vornehmlich bei Personen aus ärmeren Schichten [Kryter 1990]. Personen aus der Mittelschicht geben erhöhte Urteile über ihre Beeinträchtigung durch Lärm ab [Swart 2003]. Diese Befunde legen die Umkehrung der Fragestellung nahe: Hat die dauerhafte Lärmexposition eine Verschlechterung der sozialen Stellung zur Folge? Diese Frage ist vor allem so spezifiziert worden: Folgt eine soziale Segregation, wenn Wohn-Immobilien durch Lärm entwertet werden?

Das Problem der sozialen Schlechterstellung durch vermehrte Umweltbelastung stellt sich nicht nur für Lärm, sondern auch für andere als negativ bewertete Umweltfaktoren (z.B. Deponien, Luftverschmutzung); es wird unter den Begriffen „environmental justice“ oder „environmental fairness“ diskutiert [vgl. z.B. Evans & Kantrowitz 2002, Waller et al. 1999]. Hier wird regelmäßig festgestellt, dass die Vorteile und die Nachteile einer bestimmten Umwelt-Gegebenheit (z.B. Autobahn oder Flugplatz) über verschiedene soziale Schichten der Bevölkerung ungleich verteilt sind. In der Regel haben nicht diejenigen Bevölkerungsteile die meisten Vorteile von einem Umweltfaktor, die auch die meisten Nachteile davon haben.“

Das betrifft auch die Veränderung der Sozialstruktur, die sich in Raunheim - und sicherlich nicht nur hier - immer deutlicher bemerkbar macht, mit den daraus resultierenden sozialen und finanziellen Folgewirkungen.

Der Magistrat der Stadt Raunheim hat aktuell eine Studie an die FH Frankfurt vergeben mit dem Ziel, die offenkundigen sozialstrukturellen Veränderungen zu beschreiben, zu projizieren und entsprechende Maßnahmenvorschläge zu unterbreiten. In diesem Zusammenhang werden die vorhandenen sozialstrukturellen Auffälligkeiten in Raunheim wie z.B. hoher Anteil an Arbeitslosen und Sozialhilfeempfängern, hohe Bevölkerungsfluktuation, Migrantenanteil von 41,8%, geringe Kaufkraft etc. näher untersucht und in ihren Auswirkungen beschrieben.

Ein feststellbarer sozialer Wandel, der in kausalem Zusammenhang mit dem Verlust von Wohn- und Lebensqualität durch extremen Fluglärm zu sehen ist, wird in den Antragsunterlagen ignoriert bzw. völlig unangemessen gewürdigt.

Dass die Antragstellerin der Bedeutung der Erholungsräume rund um Raunheim keine weitere Beachtung schenkt, verwundert um so mehr als sie in G1 UVS und LBP - Detailbetrachtung der Erholungsnutzung in 12 Beispielräumen - Anhang III.2.3 zum Beispielraum (7) Flörsheim/Raunheim zu dem Ergebnis kommt:

„Im Vergleich zu den anderen Beispielräumen ist die Zustimmung zu der Aussage, bei weiterer Zunahme der flugbetriebsbedingten Geräusche einen Wohnortwechsel ernsthaft in

Betracht zu ziehen, signifikant größer (4,0; 2,8).“

Wie bereits zum Schutzgut Mensch angemerkt, nimmt es FRAPORT offensichtlich in Kauf, dass Menschen aus Ihren angestammten Lebensumfeld durch Fluglärm vertrieben werden. An dieser Stelle wird dementsprechend wiederholt, dass die Stadt Raunheim in Entsprechung ihrer Verpflichtung zur Daseinvorsorge fordert, dass die wirtschaftliche Entwicklung von FRAPORT ohne einen Ausbau, wie in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt, erfolgt, damit die teilweise seit Generationen – vor allem schon vor dem Flughafen - hier angesiedelten Menschen auch zukünftig hier menschenwürdig leben können.

## Wertverluste von Immobilien

Auch die Wertverluste von Immobilien als eine der Auswirkungen von Fluglärm werden von der Antragstellerin nicht berücksichtigt, was aus Sicht Raunheims ebenso als schwerwiegendes Defizit in den Antragsunterlagen herausgestellt werden muss. Zu diesem Thema schreiben die Gutachter der besagten UBA-Untersuchung Fluglärm 2004:

„Nach der Übersicht von Navrud [2002] über 29 HP-Untersuchungen zum Fluglärm (zwischen 1960 und 1996) ergibt sich ein Mittelwert von 0,87 % pro dB (LDN), wobei die beiden europäischen Untersuchungsergebnisse 1,51 und 2,30 % betragen. (Leider finden sich in der neuen Untersuchung des Schweizer Bundesamtes für Raumentwicklung [2001] keine Angaben zu Fluglärm). Die von Navrud [2002] angegebene Mittelwerte bedeuten z.B., dass ein Haus, das in einem Gebiet mit 55 dB(A) LDN Fluglärmbelastung liegt und 200.000 € kostet, bei 65 dB(A) durchschnittlich nur noch 182.600 € Wert ist - in Europa wären es nur etwa 162.000 €. Der Mittelwert der HP-Untersuchungen zum Straßenlärm liegt nach Navrud [2002] etwas niedriger (bei 0,71 % pro dB Leq oder Ldn).

Auch wenn der Preis für ein Haus im realen Immobilienmarkt von vielen verschiedenen Faktoren beeinflusst wird und Lärm dabei selten die wichtigste Rolle spielt, ist doch deutlich, dass die Personen, die finanziell in der Lage sind, sich Wohneigentum zu kaufen, für weniger Fluglärm auch mehr Geld ausgeben, während weniger begüterte Personen mit mehr Fluglärm leben müssen. Wenn wir bedenken, dass die meisten Immobilienbesitzer ihr Haus auf Kredit kaufen und bis zu 15 Jahren abzahlen, dann wird verständlich, warum sich gerade dieser Personenkreis gegen Pläne zur Erweiterung von Flugplätzen bzw. die Erhöhung der Fluglärmbelastung wehrt: Die Furcht vor einem deutlichen Wertverlust ist realistisch und stellt eine dauerhafte Verminderung der Wohn- und Lebensqualität der Betroffenen dar.“

Vor diesem Hintergrund macht die Stadt Raunheim für alle Ihre Immobilien (s. nachfolgende Tabelle) einen Wertverlust sowohl im Hinblick auf die extreme Fluglärmbelastung der Ist-Situation, als auch bezüglich jeder weiteren Zunahme der flugbetrieblich bedingten Belastungen geltend.

<b>Flur</b>	<b>Flurstücksnr.</b>	<b>Größe</b>	<b>Straße</b>	<b>Nutzung</b>
-------------	----------------------	--------------	---------------	----------------

1	43/3	3.173	Schulstr. 2	Rathaus I + II
1	128/2	1.280	Frankfurter Str. 13	Altes Rathaus
2	450	2.782	Oderstr. 73	Kindergarten
			Moselstr. 1 A	Seniorentreff
6	199	3.564	Herm.-Löns-Str. 12	Kindergarten
15	588	2.428	Pf.-Heyer-Weg 10	Kindergarten
2	56/1	474	Mainzer Str. 34	Kindergarten
2	52/11	1.335	Mainzer Str. 36	Wohnhaus
			Heinrichstr. 37	Wohnhaus
1	498/52	399	Elisabethenstr. 4	Wohnhaus
2	227/9	435	Aussiger Str. 9	Wohnhaus
2	227/10	435	Aussiger Str. 11	Wohnhaus
6	28/2	483	Uhlandstr. 39	Wohnhaus
1	494/3	4.081	Bahnhofstr. 61	Tagesklinik
4	224/7	2.653	Robert-Koch-Str. 4 und 4 A	Jugendhaus und Wohnhaus
1	165	1.044	Mainstr. 25	Heimatmuseum mit Wohnung
5	21/12	1.456	Hasslocher Str. 56	Vereinsheim und Restauration Birkeneck
5	21/16	1.444	Hasslocher Str. 58	Tennisplätze und Sportpark
5	21/14	4.239		
5	21/17	50.212		Parkplatz
5	19/4	4.675		
5	115/44	11.561	In den Birken 1	Seniorenwohnanlage; wird in 2006 abgerissen und für Doppel- oder Reihenhausbebauung erschlossen (Städtebauliches Initiativkonzept)
5	115/27	5.867	In den Birken 1	
1	279/2	5.672	Frankfurter Str. 56- 58	Feuerwehr
2	510/5	5.775	Ringstr. 107-109	Stadtzentrum u. Kindergarten (aufgeteilt nach WEG; Stadt ist Teileigentümer)
3	292/3	10.748	Außerhalb 11	Asylantenwohnheim
2	510/17	12.441	Ringstraße	Mit Umsetzung des Städtebaulichen Initiativkonzeptes soll ca. im Jahre 2008 auf dieser Fläche ein neues Rathaus gebaut werden.

5	135/11	492	Büchnerplatz	Mit der Umsetzung des Grundstückswirtschaftliches Begleitprogrammes (GWP) soll diese Freifläche in Doppelhausbebauung umgewandelt und veräußert werden.
6	227	1.479	Uhlandstraße	Verkehrsspielplatz; mit Umsetzung des GWP soll dieser Bereich in Doppelhausbebauung umgewandelt und veräußert werden.
5	31/2	1.586	Aschaffenburger Straße	Freifläche; ; mit Umsetzung des GWP soll dieser Bereich in Wohnbebauung umgewandelt und veräußert werden.
5	115/40	904		
5	23/2	7.507		
4	335/2	2.841	Ludwig-Buxbaum-Allee	Freifläche; mit Umsetzung des GWP soll dieser Bereich in Wohnbebauung umgewandelt und veräußert werden.
4	332/13	6.266		
5	218/2	12.562	Gottfried-Keller-Str. 21-25	Städt.Bauhof; mit Umsetzung des GWP soll ein Teilbereiche dieser Fläche in Wohnbebauung umgewandelt und veräußert werden.
5	153	1.073	Mörickestraße	Parkplatz; mit Umsetzung des GWP soll diese Fläche in Garagenbebauung umgewandelt und veräußert werden.

## Einschränkung der kommunalen Planungshoheit

Durch das Heranrücken des Flughafens an Raunheim sowie durch den geplanten extremen Zuwachs an Flugbewegungen ist die Planungshoheit der Stadt Raunheim nahezu vollständig eingeschränkt. In Raunheim sind/werden Bauschutzbereiche und Siedlungsbeschränkungsbereiche festgelegt, die Erweiterungen des Wohnungsbaues ausschließen.

Selbst gewerbliche Entwicklung ist beeinträchtigt. So kann der bestehende Bebauungsplan für das Mönchhofgelände in seinen Festsetzungen nicht angemessen umgesetzt werden, weil im Falle der Ausbaugenehmigung für die Nordwest-Landebahn die Hindernisfreiheit nach Luftverkehrsgesetz nicht gegeben ist.

Die Stadt Raunheim wird mit den Problemen, die sich aus dem massiven Fluglärm und den geringen Überflughöhen in sozialstruktureller, wirtschaftlicher und demographischer Hinsicht ergeben, vollständig alleine gelassen.

Die Antragstellerin hätte angemessene Konzeptionen zur Behandlung bzw. Abwehr solcher Problemlagen erarbeiten und in das Verfahren einbringen müssen, dies ist jedoch nicht erfolgt.

Um künftige Fluglärmbelastungen einschätzen und darauf abgestimmte Siedlungsplanung entwickeln zu können, wäre es unerlässlich, dass sowohl die Flugbewegungszahlen, als auch die Flugrouten und die Belegung der Flugrouten mit planfestgestellt werden. Letzteres natürlich nur unter der Voraussetzung eines umfassenden, mit der Region abgestimmten Fluglärmschutzkonzeptes.

---

Raunheim den 01. März 2005

---

[1] Der Hinweis auf die technische Möglichkeit, künftigen Verkehrsbedarfen auch ohne Ausbau entsprechen zu können, darf allerdings nicht so verstanden werden, dass auf der Basis der gegenwärtigen Bahnennutzung eine Optimierung angestrebt wird. Aus Sicht der Stadt Raunheim hat eine gänzliche Neuorientierung hinsichtlich der Nutzung des vorhandenen Bahnsystems unter dem Aspekt der geringstmöglichen Fluglärmbelastung im näheren Umfeld des Flughafens zu erfolgen. Damit ist insbesondere die Öffnung der Startbahn West als Landebahn mindestens in den Nachtstunden bei Betriebsrichtung 07 gemeint.