

Absender:
(Vorname Name)
.....
(Straße Hausnummer)
.....
(Postleitzahl Ort)

An das
Regierungspräsidium Darmstadt
Luisenplatz 2
64283 Darmstadt

Planfeststellungsverfahren zum Flughafenausbau

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den Antrag der Fraport AG erhebe ich die folgenden Einwendungen und beantrage, den Antrag abzuweisen. Zur Begründung trage ich vor:

1. Auswirkungen durch den geplanten Flughafenausbau

Als Bürger/in des Rhein-Main-Gebiets bin ich vom Ausbau des Flughafens Frankfurt direkt betroffen. Ich sehe mich mit dramatischen Auswirkungen wie steigendem Verkehrsaufkommen auf den Straßen, Waldverlust durch Bannwald-Rodung, Veränderung des lokalen Klimas etc. konfrontiert. Außerdem ist ein weiterer Verlust der ohnehin knappen Naherholungsgebiete im dicht besiedelten Rhein-Main-Gebiet für mich nicht hinnehmbar.

Rechtfertigung für eine solche Planung kann in einem vom Land Hessen zu regelnden Genehmigungsverfahren lediglich die Daseinsvorsorge für die betroffene Bevölkerung sein. Betroffen in diesem Sinne sind regelmäßig Menschen, die Umkreis von 60 Autominuten leben. Dies sind um den Frankfurter Flughafen ca. 11 Millionen Menschen, die nach allen Erfahrungen ca. 20 Millionen Passagiere pro Jahr generieren könnten. 20 Millionen Passagiere kommen demnach von weiter her, weitere 40 Millionen Passagiere kommen als reine Umsteiger. Für diese 60 Millionen Passagiere kommt der Begriff der Daseinsvorsorge also nicht in Frage. Ein derartiges Großprojekt, welches für die Anlieger eine ganze Reihe von negativen Folgen hat, kann jedoch nur gerechtfertigt werden, wenn es der Daseinsvorsorge der betroffenen Bevölkerung dient. Dies ist eindeutig nicht der Fall. Im Übrigen sehe ich keine Gründe eines überwiegenden öffentlichen Interesses, die den Ausbau rechtfertigen würden, denn die Prognosen bezüglich der Entwicklung des Flugverkehrs und der daraus resultierenden Arbeitsplätze sind falsch, da wesentliche Faktoren, wie z.B. die Entwicklung des Ölpreises nicht berücksichtigt wurden.

Die möglicherweise durch den Ausbau geschaffenen Arbeitsplätze in der Region könnten ebenfalls als Daseinsvorsorge gewertet werden. Frage ist nur, ob und in welchem Umfang tatsächlich durch den Ausbau zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden. Das Verhältnis von Passagieraufkommen zur Anzahl der Beschäftigten hat sich beim Frankfurter Flughafen in Folge von Rationalisierungsmaßnahmen stark verändert:

-1975 – 2100 Arbeitsplätze pro 1 Mio Passagiere (Jahr)

-2001 – 1100 Arbeitsplätze pro 1 Mio Passagiere (Jahr)

-2015 – ca. 850 Arbeitsplätze pro 1 Mio Passagiere (Jahr) – Schätzung auf Grund der vorherigen Entwicklung.

Wegen zunehmender Rationalisierung insbesondere im Gepäckabfertigungsbereich und der steigenden Flugzeuggröße werden bis zum Jahr 2015 im Falle des Ausbaus lediglich höchstens ca. 5000 zusätzliche Arbeitsplätze entstehen, nicht die noch im Raumordnungsverfahren angekündigten 30000. Momentan existieren insgesamt 62500 Arbeitsplätze am Flughafen. Werden an anderer Stelle wegfallende Arbeitsplätze aufgerechnet (keine Firmenansiedlung auf Caltex Gelände, Umsiedlung Ticona etc.) fallen insgesamt Arbeitsplätze weg. Abgesehen davon behauptet Fraport, im

Planungsnullfall würden trotzdem 15000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Auch hier kann die Daseinsvorsorge in Form von zu schaffenden Arbeitsplätzen im Falle eines Ausbaus nicht geltend gemacht werden. Schon jetzt baut Fraport Arbeitsplätze ab, freiwerdende Stellen werden nicht mehr besetzt, die vorhandenen Arbeitnehmer sollen Mehrarbeit leisten. Dies hat der Vorstandsvorsitzende bei einer Pressekonferenz am 19.1.2005 ausdrücklich bestätigt.

Bei der Vorlage der Genehmigungsunterlagen in der Planfeststellung bzw. im Raumordnungsverfahren für ein solches Projekt sind grundsätzlich Vorhabensalternativen zu beschreiben, für den Fall, dass die ursprünglich gewünschte Planung nicht durchführbar ist. Solche Vorhabensalternativen könnten z.B. ein weiterer Standort außerhalb der 60 Autominuten ggf. mit verkehrlicher Anbindung an den Hauptflughafen sein. Solche Alternativen werden in den Planfeststellungsunterlagen nicht beschrieben.

Es gibt keinen gültigen Landesentwicklungsplan, auf den sich der Planfeststellungsantrag beziehen könnte. Der Passus, welcher den Flughafenausbau betraf, wurde vom VGH in Kassel aus dem Landesentwicklungsplan herausgenommen. Derzeit steht die Erstellung eines neuen Landesentwicklungsplans an. Dies ist jedoch ergebnisoffen und kann von daher keine Rechtsgrundlage für den derzeit gestellten Planfeststellungsantrag darstellen.

Es existiert kein Regionalplan Südhessen mit einer Aussage zum Ausbau des Frankfurter Flughafens, denn dieser wurde ebenfalls vom hessischen Verwaltungsgerichtshof für unwirksam erklärt. Gültig ist derzeit der Regionalplan Stand Dezember 1999. In diesem ist vom Ausbau des Frankfurter Flughafens jedoch nicht die Rede. Auch der Regionalplan Südhessen kann nicht Rechtsgrundlage für den Planfeststellungsantrag sein.

Das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens ist unwirksam, weil sich das Raumordnungsverfahren auf den Landesentwicklungsplan als Grundlage stützt. Somit fehlt jede rechtliche Grundlage für das Planfeststellungsverfahren. Ich beantrage daher, das Planfeststellungsverfahren allein aus diesem formalen Grund abzubrechen und das gesamte Genehmigungsverfahren neu zu eröffnen.

Fraport beantragt in den Planfeststellungsunterlagen zwar das Nachtflugverbot, erklärt aber gleichzeitig, es sei rechtlich nicht durchsetzbar. In der Öffentlichkeit ist jedoch von Fraport wie auch von der Hessischen Landesregierung immer das Junktum zwischen Ausbau und Nachtflugverbot betont worden. Kein Nachtflugverbot ohne Ausbau, wurde vielfach öffentlich erklärt. Die Formulierungen im Planfeststellungsantrag bedeuten jedoch, in jedem Fall erfolgt der Ausbau, aber möglicherweise wird das Nachtflugverbot nicht umgesetzt. Die immer wieder beschworene Abhängigkeit beider Vorhaben ist damit aufgehoben.

Das beantragte so bezeichnete Nachtflugverbot ist allenfalls eine Nachtflugbeschränkung, denn es sollen verspätete Flüge auch in der Nacht abgefertigt werden. Hierfür gibt es keine Begründung. Es existieren genügend Ausweichflugplätze, die geöffnet sind. Dies gilt auch für Notfälle. Die Piloten können darüber hinaus die Flugzeit flexibel gestalten. Der Anforderungs- und Trampverkehr sind im Antrag nicht enthalten, diese könnten also weiterhin nachts fliegen.

Das Nachtflugverbot soll laut Unterlagen erst bei Erreichen eines Kapazitätseckwertes, der jedoch nicht definiert ist, nicht direkt nach Ausbau wirksam werden. Fraport entscheidet also über die Einführung des so genannten Nachtflugverbotes nach eigenem Ermessen, ohne den Zeitpunkt oder die Situation in den Planfeststellungsunterlagen konkret zu bestimmen. Damit fehlt dem Antrag jede Rechtsicherheit für die betroffene Bevölkerung. Ich beantrage weiterhin, das beantragte so genannte Nachtflugverbot an die allgemein übliche und gebräuchliche Nachtzeit von 22:00 bis 6:00 Uhr anzugleichen anstatt der beantragten Zeit von 23:00 bis 5:00 Uhr.

Der Ausbau und die damit verbundene Steigerung der Flugbewegungen um mindestens 30%, langfristig sogar 100%, führen zu einer Zunahme der Lärmbelastung und des Absturzrisikos in der gesamten Region und insbesondere für mich. Schon jetzt ist der Flug- und Bodenlärm unerträglich. Zubringerflüge, Triebwerks-Probelaufe, ein zusätzliches Terminal und die Zunahme des Straßenverkehrs werden die Lärm- und Schadstoffbelastung noch weiter erhöhen. Der Antragsteller definiert in den Antragsunterlagen zur Planfeststellung keinerlei Höchstgrenze für die Anzahl der Flugbewegungen pro Jahr. Die Anzahl der Flugbewegungen richtet sich also ausschließlich nach den technischen Möglichkeiten. Damit kann kein Betroffener den zukünftigen Grad der ihn betreffenden Anzahl der Flugbewegungen abschätzen. Dies ist als erheblicher Mangel zu bezeichnen. Rein technisch ist bei dem beantragten Bahnsystem nach Expertenansicht eine Zahl von weit über 1 Million Flugbewegungen pro Jahr möglich. In den Antragsunterlagen wird unverbindlich von 660 000 Bewegungen pro Jahr

ausgegangen. Die Antragsunterlagen sind an diesem Punkt zu unbestimmt und für die Information der Betroffenen ungeeignet. Hinzu kommt, dass die Flugrouten nicht planfestgestellt werden sollen, also jederzeit geändert werden könnten. Dies würde jedoch eine gravierende Veränderung der Belastungssituation der betreffenden Gebiete bedeuten. Ich beantrage daher hilfsweise die Planfeststellung der maximal erlaubten Lärmbelastung der betroffenen Gebiete, damit die dort festgestellte Belastung nicht überschritten werden kann

Das externe Risiko des beantragten Ausbaus des Frankfurter Flughafens und des dadurch resultierenden zusätzlichen Flugverkehrs ist extrem hoch. Abstürze über dem Gewerbegebiet Kelsterbach Süd, dem Fernbahnhof des Flughafens, der Chemiefabrik Ticona und des DEA-Tanklagers hätten Auswirkungen weit über das eigentliche Betriebsgelände hinaus. Ein weiteres Risiko, welches mich an meinem Wohnort betrifft, ist der Haupteindrehpunkt für landende Flugzeuge über der Stadt Hanau. Dort befindet sich noch immer radioaktives Material der ehemaligen Fabriken für die Bearbeitung von Brennelementen, Nukem und Alkem. Ein Absturz an dieser Stelle könnte je nach vorherrschender Windrichtung große Teile des Rhein-Main-Gebietes radioaktiv verseuchen. Die Risikozone für einen Unfall in 100000 Jahren um den Flughafen Frankfurt wurde aus für mich nicht nachvollziehbaren Gründen von 68,2 km² im Raumordnungsverfahren auf 2,5 km² im Planfeststellungsverfahren verringert. Das als Begründung herangezogene Gutachten und seine vergleichende Untersuchung der Unfallhäufigkeit von Flughäfen sind auf die Verhältnisse des Frankfurter Flughafens nicht übertragbar und darüber hinaus schon in der wissenschaftlichen Methodik von Mängeln behaftet.

Es wird in den Planfeststellungsunterlagen auf Unterlagen der Mediation und des Raumordnungsverfahrens verwiesen, die dem Planfeststellungsunterlagen aber nicht beigefügt sind. Ich bin also nicht in der Lage, die gemachten Angaben im Planfeststellungsantrag auf Ihre Richtigkeit hin zu überprüfen. Daher fordere ich eine erneute Auslage der kompletten Unterlagen.

Mit einer stärkeren gesundheitlichen Belastung durch Lärm und ausgestoßenen Luftschadstoffe für mich und meine Familie ist zu rechnen. Schon jetzt ist die Lärmbelastung insbesondere nachts aber auch tagsüber unerträglich. Allerdings war es mir durch die Unverständlichkeit und mangelnde Nachvollziehbarkeit der vorgelegten Unterlagen bezogen auf die Lärm- und Gesundheitsbelastung nicht möglich, das zu erwartende Maß meiner persönlichen Betroffenheit festzustellen. Die vorgelegten Unterlagen haben keine Anschlußfunktion. Ich beantrage daher, die zur Beurteilung der gesundheitlichen Belastung relevanten Unterlagen erneut in einer nachvollziehbaren Form auszulegen. Grundsätzlich fordere ich den Antragsteller insbesondere auf, statt lediglich passiver Maßnahmen auch aktive Lärmschutzmaßnahmen zu beschreiben. Dazu könnten unter anderem Verkehrsverlagerung, Vermeidung unnötiger Flüge und technische Maßnahmen gehören.

Ich beantrage aus all den genannten Gründen, das Planfeststellungsverfahren einzustellen und/oder den Antrag der Fraport AG zurückzuweisen. Hilfsweise beantrage ich, dass sich die Fraport AG zur vollständigen finanziellen Ersatzleistung aller meiner gesundheitlichen und eigentumsrechtlichen Nachteile verpflichtet.

2. Familiensituation

Ich bin **ledig / verheiratet** und habe **..... Kinder**:

-
(Vorname, Name und Geburtsdatum des 1. Kindes)
-
(Vorname, Name und Geburtsdatum des 2. Kindes)
-
(Vorname, Name und Geburtsdatum des 3. Kindes)

Meine Kinder brauchen für ihre gesunde Entwicklung Ruhe am Tag und ungestörten Schlaf in der Nacht. Ich befürchte durch den Ausbau und die damit verbundene Zunahme an Fluglärm dauerhafte Entwicklungsschäden meiner Kinder.

Ein Familienmitglied nutzt folgende lärmempfindliche Einrichtung:

Kindergarten Schule Krankenhaus Einrichtung für Behinderte

..... (Zutreffendes bitte ankreuzen)

3. Gesundheit

Seit langem warnen Mediziner, dass Lärm und insbesondere Fluglärm gesundheitliche Langzeit-Schäden 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 bei mir, dass die Anzahl der Tiefschlafphasen abnimmt, die Traumphasen kürzer werden, die Schlafzeit insgesamt geringer wird. Meine Schlafstörungen verstärken damit die Stress-Situation, mein Organismus reagiert mit einer erhöhten Ausschüttung von Stresshormonen, was wiederum auf Dauer zu verminderter Immunabwehr und Bluthochdruck führt. Ich fordere ein absolutes und sofortiges Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, damit ich durchschlafen kann.

Ich befürchte für **mich und meine Familie** durch den Fluglärm krank zu werden. Außerdem bin ich gesundheitlich wie folgt vorbelastet und befürchte eine stressbedingte Verschlimmerung dieser Krankheiten:

- (bitte Krankheiten ergänzen)
-
-

4. Wohnsituation und Immobilien

Ich bin Eigentümer der im Absender genannten Immobilie: Ja Nein

Hierzu gehört auch ein Außenwohnbereich (Terrasse, Balkon, Freisitz), der während des ganzen Jahres aber vor allem in der warmen Jahreszeit bis in die späten Abendstunden benutzt wird. Nach dem Ausbau wird dieser Außenbereich nur noch eingeschränkt nutzbar sein. Das bedeutet für **mich und meine Familie** eine erhebliche Verletzung meiner Privatsphäre.

Ich besitze außerdem noch folgende Immobilien

-
(Art Haus/Wohnung/Baugrundstück und Adresse der Immobilie)
-
(Art Haus/Wohnung/Baugrundstück und Adresse der Immobilie)
-
(Art Haus/Wohnung/Baugrundstück und Adresse der Immobilie)

Im Ausbaufall befürchte ich einen **Wertverlust meiner Immobilien**. Diese Wertminderung bedeutet eine Verletzung meines Grundrechts auf Eigentum nach Art. 14 GG. Somit sind mit dem Flughafenausbau konkrete wirtschaftliche Nachteile für mich verbunden, es handelt sich folglich nicht lediglich um eine auf der Sozialpflichtigkeit des Eigentums (Art. 14 Abs. 2 GG) beruhende Inhalts- und Schrankenbestimmung des Eigentums, sondern um einen enteignungsgleichen Eingriff, für den ich vollumfänglichen Schadensersatz fordere.

5. Weitere Einwendungen

Mit freundlichen Grüßen

.....
(Datum und Unterschrift)