

Einwendungen im Raumordnungsverfahren

Argumente gegen den Flughafenausbau



Absendername
Absendervorname
PLZ Ort
Straße +Nr.

Regierungspräsidium Darmstadt
Postfach 1 112 53

64278 Darmstadt

Datum

Raumordnungsverfahren "Flughafen Rhein/Main - Neubau einer Landebahn"

hier: Einwendung gegen meine Beeinträchtigung als Anwohner an o.g. Anschrift und/oder als Arbeitnehmer/
Grundstückseigentümer in folgendem Arbeitsort in (Ort) Straße / Bezeichnung des Baugrundstückes
(Ort/Straße).....

Sehr geehrte Damen und Herren,

die raumbedeutsamen Auswirkungen des o.g. Vorhabens werden derzeit in einem Raumordnungsverfahren gem. §
13 HLPg untersucht.

Das o.g. Vorhaben beeinträchtigt mich in meinen Interessen als Anwohner /Arbeitnehmer /
Grundstückseigentümer im betroffenen Gebiet. Ich halte das Vorhaben daher für nicht raumverträglich und erhebe
hiermit Einwendungen (siehe Anlage).

Mit meinen Bedenken stehe ich nicht allein. Nach zahlreichen Gesprächen in der Nachbarschaft und unter
Arbeitskollegen trage ich diese Einwendungen auch im Namen zahlreicher weiterer Betroffenen vor, die sich nach
einem für Fraport erfolgreichen Raumordnungsverfahren dann im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren mit
eigenen Einwendungen zu Wort melden werden.

Bitte teilen Sie mir das Ergebnis und die Begründung Ihrer landesplanerischen Entscheidung auch über meine
Einwendungen mit.

Mit freundlichen Grüßen

(Unterschrift) Anlage

Anlage

Textbausteine für Einwendungen im Raumordnungsverfahren über das Vorhaben "Flughafen Rhein/Main – Neue Rollbahn"

1. Standortauswahl

Der Standort im Dreieck zwischen den Städten Raunheim, Kelsterbach, Neu-Isenburg und Mörfelden ist für eine Erweiterung eines internationalen Verkehrsflughafens ungeeignet, weil dort die Natur, die Umwelt des Menschen und die natürlichen Ressourcen wie das Trinkwasserdargebot und Naherholungsräume durch vielfältige Nutzungen schon so belastet sind, daß die Grenzen des Wachstums überschritten sind.

Als Vorfrage zur Auswahl eines geeigneten Standortes für einen hier fraglichen, aber an dieser Stelle einmal als These zu unterstellenden Bedarf für die Befriedigung von Luftfernverkehr ist zu klären, ob die neu zu bauende Kapazität zwingend in unmittelbarer Rollbahnanbindung zu ein einem bereits vorhandenen Flughafen realisiert werden muß. Allein betriebswirtschaftliche Kostenvorteile rechtfertigen die Nutzung einer bereits vorhandenen Infrastruktur nicht. Die Antwort auf diese Vorfrage konkretisiert die Flächen, die für die hier gebotene Standortsuche in Frage kommen.

Zu den im Luftverkehrsrecht (§ 6 LuftVG) angesprochenen "öffentlichen Interessen" und der "öffentlichen Sicherheit" zählt vorrangig der Schutz der Menschen gegenüber einer Beeinträchtigung ihrer Gesundheit durch Fluglärm. In einem ersten Schritt zur Konkretisierung dieses Standortkriteriums sind daher die von dem Planungsprojekt - entsprechend eines belastbaren Bedarfsnachweises - zukünftig zu erwartenden Lärmimmissionen zu prognostizieren.

In einem zweiten Schritt ist in einem medizinischen Sachverständigengutachten zu klären, welche Art und welches Maß an Fluglärm und sonstigem Lärm die Gesundheit der Anwohner des geplanten Flughafens gefährdet oder ihr Wohlbefinden beeinträchtigt (Art. 2 GG).

Zu dieser Konkretisierung, wann eine Gefährdung der Gesundheit oder des Wohlbefindens durch Fluglärm beginnt, reichen die vom Gutachter Prof. Jansen entwickelten Kriterien nicht aus, weil sie "nur" die Grenze für ein Aufwachen durch Fluglärm in Grenzwerte fassen.

In dem entscheidenden dritten Schritt der Standortwahl ist zu klären, an welchen der potentiell in die Standortauswahl einzubeziehenden Orte der zu erwartende Fluglärm - unter Berücksichtigung der dort zu ermittelnden gegebene Lärmvorbelastungen sowie der dort zu erwartenden Immissionszunahme durch andere Lärmemittenten - die menschliche Gesundheit beim Schlafen, Wohnen, in der Freizeit oder beim Arbeiten in welchem Maß voraussichtlich beeinträchtigt.

Als Zwischenergebnis scheiden Standorte für die Flughafenerweiterung aus, die vorhandene oder ausgewiesene Siedlungsgebiete und eine Schutzfläche um sie herum durch gesundheitsgefährdenden Fluglärm zusätzlich belasten. Die Größe der angesprochenen Schutzflächen ist in jedem konkreten Einzelfall nach der Schutzbedürftigkeit des Gebietes und seiner Lärmvorbelastung festzulegen.

2. Wertminderung von Baugrundstücken/ Nichtbebaubarkeit von Baugrundstücken

Aufgrund der Erhöhung des Fluglärms durch den Ausbau des Flughafens Rhein/Main wird der Wert meines im Betreff genannten Grundstücks erheblich beeinträchtigt.

2.1 *Möglichkeit 1: Vereitelung der Bauerwartung für in Planung befindliche Baugebiete*

Meine Heimatgemeinde beabsichtigt, dieses Grundstück planerisch zur Bebauung auszuweisen. Aber es könnte wegen der erhöhten Lärmbelastung nicht bebaut werden. Dies gilt nach Aussage der Mediationsgruppe Flughafen Frankfurt/Main (1998) für 93%

der in Flörsheim, 42% der in Darmstadt, 32% der in Büttelborn, 19% der in Offenbach, 12% der in Neu-Isenburg, 10% der in Groß-Gerau, 2% der in Mörfelden-Walldorf und 1% der in Griesheim in Planung befindlichen Baugebiete (Bericht, 5. 149 f). Das von mir auf meinem Grundstück geplante Bauvorhaben könnte demnach nicht durchgeführt werden. Dadurch ist das Grundstück für mich im nachhinein unrentabel geworden.

Der Bereich, in dem mein Baugrundstück liegt, ist im Regionalplan als Bereich für Siedlungszuwachs gem. § 6 Abs. 3 Nr. 3 festgelegt. Das sind die im Planteil hellbraun angelegten Siedlungsbereiche u.a. in Kelsterbach beidseits des Länger Weges, in Flörsheim östlich des Steinbruchs (Kreuzweg) und in Hochheim-Nord beidseits der Nordenstädter Straße. Innerhalb dieser Flächen soll nach Aussage des Regionalplans (Punkt 2.4.1) vorrangig der Bedarf nach Flächen für Wohnsiedlungen gedeckt werden. Diese Planung ist auf der betroffenen Fläche bei Realisierung der Flughafenerweiterung nicht mehr möglich. Dies stellt einen nicht gerechtfertigten Eingriff in mein Eigentumsgrundrecht gem. Art. 14 Abs. 1 GG dar.

2.2 Möglichkeit 2: Vereitelung der Baumöglichkeit durch Nachverdichtung im bebauten Innenbereich

Auch die Verdichtung bereits bestehender Siedlungsbereiche ist zu fördern. Mein Baugrundstück liegt im baulichen Innenbereich, dessen Nachverdichtung anzustreben ist, um Flächenverbrauch im Außenbereich zu verhindern. Jedoch wird mein Baugrundstück durch den erhöhten Fluglärm durch den Flughafenausbau belastet. Dadurch tritt eine Wertminderung ein und die Bebauung als Wohngebäude wird in Frage gestellt. Dies stellt einen nicht gerechtfertigten Eingriff in mein Grundrecht auf Eigentum gem. Art. 14 Abs. 1 GG dar.

2.3 Möglichkeit 3: Vereitelung der Baumöglichkeit innerhalb eines In Kraft gesetzten Bebauungsplangebietes

Mein Baugrundstück befindet sich innerhalb eines Gebietes, für das bereits ein Bebauungsplan existiert. Dieser Bebauungsplan weist für den Bereich, in dem sich mein Grundstück befindet, ein Wohngebiet aus. Diese Planung kann aufgrund der erhöhten Lärmbelastung durch den Flughafenausbau nicht verwirklicht werden. Das Grundstück erleidet dadurch für mich einen erheblichen Wertverlust. In der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass die Gemeinde das in der Regionalplanung vorbereitete Konzept zur Siedlungsentwicklung bereits in ihrer Bauleitplanung konkretisiert hat. Mein Vertrauen auf dieses Konzept und seine Umsetzung, das ich durch den Kauf des Grundstückes bereits betätigt habe, ist schützenswert. Dieser Belang muss in die Abwägung eingestellt werden und führt zu einer Raumunverträglichkeit der Flughafenerweiterung.

3. Freiraumsicherung/Walderhaltung

3.1 Argument: Widerspruch zu Grundsätzen der Raumordnung (Freiraumsicherung)

Der durch die Planung der neuen Landebahn betroffene Bereich liegt in der naturräumlichen Einheit "Unterrhainebene und Messeler Hügelland". In dieser Einheit wird die Erhaltung der Waldgebiete als Grundsatz der Raumordnung (§ 4 Abs. 2 ROG) angegeben, der bei allen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen berücksichtigt werden soll (Punkt 3 des Regionalplans). Ausdrücklich werden auch die "großen Waldgebiete südlich von Frankfurt" einbezogen. Als Gründe werden die Funktion als wichtige Naherholungsgebiete und die Klimafunktion zur Verbesserung der Umweltqualität im Verdichtungsraum angegeben. Diese Funktionen würden durch die Waldrodung zum Bau der Landebahn schwerwiegend beeinträchtigt. Die Bedeutung der Wälder für meine Naherholung und Frischluftzufuhr begründet die Unverträglichkeit des Vorhabens mit den Belangen der Raumordnung.

3.2 Argument: Widerspruch zur Ausweisung als "Regionaler Grünzug" als Ziel der Raumordnung

Alle drei durch eine mögliche Flughafenerweiterung betroffenen Bereiche sind im Regionalplan als "Regionaler Grünzug" gem. § 6 Abs. 3 Nr. 10 HLPG festgelegt. Die Funktionen der Regionalen Grünzüge dürfen durch andere Nutzungen nicht beeinträchtigt werden. Diese Vorgabe ist als Ziel der Raumordnung gem. § 4 Abs. 1 ROG für öffentliche Stellen verbindlich.

Der Regionale Grünzug dient für mein Wohngebiet als Frischluftlieferant und Schadstofffilter. Er wirkt ausgleichend auf das Klima und schottet mein Wohngebiet gegen schädliche Umwelteinflüsse ab, die aus dem Ballungsgebiet und vom Flughafen Rhein/Main auf mein Wohngebiet ausstrahlen. Dadurch hat der nahe Wald eine harmonisierende Wirkung auf mein körperliches und seelisches Wohlbefinden. Er trägt zu meinem Gesundheitsschutz bei. Neben dieser allgemeinen Wirkung erfüllt der Wald folgende besondere gesundheitsschützende Funktion (*falls gegeben, Zutreffendes bitte ankreuzen*).

- Besonders trägt er zum Wohlbefinden meiner Kinder bei.
- Als älterer Mensch bin ich besonders auf die Wohlfahrtswirkungen des Waldes angewiesen.
- Der Wald trägt insbesondere zur Linderung meines Asthma-Leidens/meiner Atemwegserkrankung bei
- Die guten Umweltbedingungen in meinem Wohngebiet ermöglichen mir den Ausgleich zu besonders schwerer, gesundheitsbeeinträchtigender Arbeit.
- Gerade aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Wald als Erholungsgebiet wählte ich meinen Wohnstandort aus.
- ...

Der Bau der Landebahn würde zu einer Beeinträchtigung des Wasserhaushalts sowie der Freiraumerholung und zu einer Veränderung der klimatischen Verhältnisse im Regionalen Grünzug führen. Daher ist der Eingriff unzulässig (Punkt 3.1 des Regionalplans). Abweichungen sind nur aus Gründen des öffentlichen Wohls und unter der Voraussetzung zulässig, dass gleichzeitig im selben Naturraum Kompensationsflächen gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion dem Regionalen Grünzug zugeordnet wird.

Wirtschaftsinteressen sind nur dann Gründe des öffentlichen Wohls, wenn ihre Umsetzung nicht mit erheblichen Verschlechterungen der Gesundheits- und Umweltbedingungen verbunden ist. Der Flughafenerweiterung stehen die Belastungen der im Umfeld wohnenden Menschen und der Natur entgegen, die ebenfalls Belange des öffentlichen Wohls darstellen. Deshalb müssen die Wirtschaftsinteressen vor dem öffentlichen Wohl zurücktreten.

Zudem stehen auch keine Kompensationsflächen bereit. Die Realisierung des Flughafenausbaus würde zu einem sehr großen Waldverlust des Regionalen Grünzugs führen. Innerhalb der naturräumlichen Einheit "Untermainebene und Messeler Hügelland" ist keine Fläche gleicher Größe, Qualität und Funktion auffindbar, die nicht schon ihrerseits durch die Ausweisung als Regionaler Grünzug gleiche Freiraumfunktionen wahrnimmt.

Demnach kann also keine Abweichung vom Verbot anderweitiger Nutzung im Regionalen Grünzug gestattet werden. Der Flughafenausbau innerhalb der als Regionaler Grünzug ausgewiesenen Fläche widerspricht den Zielen der Raumordnung in bezug auf die Freiraumsicherung und ist danach nicht raumverträglich.

3.3 Argument: Erholung und Landschaft

Die von der Flughafenerweiterung betroffene Waldfläche ist ein Naherholungsgebiet für mein Wohngebiet. Bei dieser Waldfläche handelt es sich um einen Bereich, der aufgrund seiner Siedlungsnähe sowie seiner Ausstattung mit Wald eine besondere Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung aufweist (Punkt 3.6 des Regionalplans). Als Grundsatz der Raumordnung gem. § 4 Abs. 2 ROG gibt der Regionalplan vor, Wälder und naturnahe Freiräume an Siedlungsrändern für die wohnungsnaher Erholung zu sichern und von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten.

Zu den Funktionen des Regionalen Grünzugs gehört auch der Gesundheitsschutz für die Bewohner meines Wohngebietes/Arbeitnehmer in meinem Betrieb. Der Wald trägt zur

körperlichen und seelischen Erholung und Ausgeglichenheit bei. Er unterstützt Stressabbau und Entspannung auf folgende Weise (*Zutreffendes bitte ankreuzen*).

- Hier gehe ich täglich/mehrmals wöchentlich/häufig spazieren.
- Hier jogge ich täglich/mehrmals wöchentlich/häufig.
- Hier führe ich täglich/mehrmals wöchentlich/häufig meinen Hund aus.
- Hier fahre ich täglich/mehrmals wöchentlich/häufig mit dem Fahrrad.
- Hier spielen meine Kinder täglich/mehrmals wöchentlich/häufig.
- Der Wald ist an Wochenenden häufig Ausflugsziel für mich und meine Familie.
- ...

Auf diese Weise wirkt der Wald positiv auf mein körperliches Wohlbefinden. Seine psychologische und soziale Erholungsfunktion ist unschätzbar. Dem widerspricht die Zerstörung des Waldgürtels für den Flughafenausbau. Das Waldgebiet wäre als Erholungsraum verloren, und umgebende Wälder wären durch Lärm- und Schadstoffbelastungen in ihrer Erholungsfunktion erheblich beeinträchtigt. Die Zerstörung eines wesentlichen Anteils meines Erholungsraumes würde mein körperliches Wohlbefinden erheblich belasten. Eine Beeinträchtigung der Wohlfahrtsfunktionen des Waldes würde einen Eingriff in mein Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit gem. Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG darstellen, dessen Kerngehalt der Gesundheitsschutz ist. Die im Regionalplan festgeschriebene erhebliche Bedeutung der südlich des Rhein/MainBallungsraumes gelegenen Wälder für die Naherholung begründet die Raum Unverträglichkeit der Flughafenerweiterung.

4. Gewässerschutz

4.1 Argument: Grundwassersicherung

Der betroffene Waldbereich ist im Regionalplan als Gebiet für die Grundwassersicherung gem. § 6 Abs. 3 Nr. 4 HLPG festgelegt. Das zeigt den wichtigen Beitrag des Waldes zur Erhaltung des Gleichgewichts im Wasserhaushalt und damit auch für die langfristige Sicherung der Trinkwasserversorgung des Ballungsgebietes. So wird auch im Regionalplan festgehalten, die ausgewiesenen Bereiche für die Grundwassersicherung dienen dem Schutz besonders sensibler (verschmutzungsempfindlicher) und ergiebiger Grundwasservorkommen sowie wenig durch andere Nutzungen beeinträchtigter Einzugsgebiete von Trinkwassergewinnungsanlagen. In den Bereichen für die Grundwassersicherung besteht ein Vorrang des Grundwasserschutzes vor dem Errichten von Gebäuden und sonstigen baulichen Anlagen sowie dem Neubau von Verkehrsanlagen (Punkt 4.1 des Regionalplans). Dieses Ziel der Raumordnung gem. § 4 Abs. 1 ROG ist verbindlich und bei öffentlichen Planungen zu beachten. Es steht der Flughafenerweiterung entgegen.

Durch den Bau der Landebahn würde die betroffene Fläche vollständig versiegelt. Die flächenhafte Versickerung und Grundwasserneubildung würde dadurch verhindert. Eine vollständige Versiegelung steht im Widerspruch zu den verbindlichen Vorgaben des Regionalplans.

4.2 Argument: Grundwasserverschmutzung

Zudem steht eine Belastung des abfließenden und am Rand der Landebahn versickernden Wassers mit Kerosin zu befürchten. So besteht die Gefahr punktueller Boden- und Grundwasserverschmutzung, die sich auch negativ auf die Erholungssuchenden auswirkt. Eine angemessene Berücksichtigung der Belange des Grundwasserschutzes im betroffenen Gebiet kann in der Abwägung nur zur Raumunverträglichkeit des Flughafenausbaus führen

4.3 Argument: Trinkwasserversorgung

Nach dem Regionalplan ist das vorhandene Grundwasserdargebot zu sichern und zu schützen. Die Standorte der Trinkwassergewinnungsanlagen sind zu sichern (Punkt 4.3 des Regionalplans). In unmittelbarer Nähe zum Standort der Landebahn Nord-West befindet sich im Gewerbegebiet Ticona in Kelsterbach-West eine Einrichtung der Trinkwasserversorgung. Das Einzugsgebiet dieser Einrichtung umfasst auch das vom Flughafenausbau betroffene Areal. Das restliche Einzugsgebiet ist bereits stark

versiegelt, so daß das Grundwasserdargebot durch weitere Versiegelung beeinträchtigt werden kann. Dies ist in die Abwägung einzustellen.

5 Immissionsschutz

5.1 Argument: Luftverunreinigung

Das von der Flughafenerweiterung betroffene Areal befindet sich in einem im Regionalplan ausgewiesenen Regionalen Grünzug. Dieser dient auch der Frischluftversorgung der Siedlungsgebiete. Der Regionalplan legt als verbindliches Ziel der Raumordnung gem. § 4 Abs. 1 ROG die Kaltluftentstehungs- und -abflussgebiete, die im räumlichen Zusammenhang mit belasteten Siedlungsbereichen stehen und wichtige Aufgaben für den Klima- und Immissionsschutz erfüllen, als Regionale Grünzüge fest (Punkt 5.1). Hier sind Beeinträchtigungen des Wasserhaushalts oder der Freiraumerholung sowie Veränderungen der klimatischen Verhältnisse nicht zulässig; Abweichungen sind nur aus Gründen des öffentlichen Wohls und unter der Voraussetzung zulässig, dass gleichzeitig im selben Naturraum Kompensationsflächen gleicher Größe, Qualität und vergleichbarer Funktion dem Regionalen Grünzug zugeordnet wird.

Ein Wegfall des Regionalen Grünzugs im betroffenen Bereich hätte bezogen auf die Immissionsbelastung der Luft negative Folgen für die Bevölkerung in meinem Wohngebiet. Auswirkungen werden in dreifacher Weise spürbar werden. Zum einen würden die im Wohngebiet selbst entstehenden Emissionen nicht durch Kaltluftzufuhr aus dem nahegelegenen Wald ersetzt und durch Ausgleichsströme abgeführt werden. Dies würde zu einer Erhöhung der Belastung meines Wohngebietes führen. Zum zweiten würde die Puffer- und Ausgleichswirkung der Waldfläche gegen die Emissionen der schon bestehenden Einrichtungen des Flughafens Rhein/Main entfallen. Diese würden dann ungehindert mein Wohngebiet belasten. Zum dritten würde die Nutzung der geplanten Landebahn selbst Emissionssteigerungen nach sich ziehen, da der Flugverkehr intensiviert würde. Auch für diese Emissionen würde ein Ausgleich durch ein Frischluftbildungsgebiet fehlen, so dass die Belastungen ungehindert mein Wohngebiet erreichen. Diese auf drei Wegen erfolgende Intensivierung der Immissionsbelastung kann zu einer erheblichen Beeinträchtigung des körperlichen Wohlbefindens der Anwohner in meinem Wohngebiet führen und ist mit dem in Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG garantierten Gesundheitsschutz nicht vereinbar.

Die negativen Wirkungen, die in meinem Wohngebiet durch den Wegfall des Regionalen Grünzuges zu Tage treten würden, schließen die Raumverträglichkeit der Flughafenerweiterung aus.

5.2 Lärm

5.2.1 Argument: Gesundheitsbeeinträchtigungen

Durch den geplanten Ausbau des Flughafens Rhein/Main würde mein Wohngebiet durch erhöhten Fluglärm noch stärker beeinträchtigt werden. Auch nur zeitweise nächtliche Fluggeräusche verringern die Schlafiefe in einem Ausmaß, welches während der restlichen Nachtstunden nicht wieder ausgeglichen werden kann (Rohrman u.a.: Fluglärm und seine Wirkung auf den Menschen, Bern 1978, S. 195 ff). Der Fluglärm

beeinträchtigt das psychische und soziale Wohlbefinden durch Kommunikationsstörungen, Konzentrations- und Aufmerksamkeitseinbußen, Nervosität und Furchtempfinden; dies wird von Sachverständigen als ernste Beeinträchtigung der Gesundheit gewertet (Rohrmann u.a.: Fluglärm und seine Wirkung auf den Menschen, Bern 1978, S.212ff).

Nach den Berechnungen der "Mediationsgruppe Flughafen Frankfurt/Main" werden nach dem Flughafenausbau, Variante Landebahn Nord-West 19.000 Menschen im Bereich einer Lärmbelastung von 67 dB(A), 186.000 Menschen im Bereich von 62 dB(A) und 362.000 Menschen im Bereich von 60 dB(A) wohnen. Das bedeutet eine Zunahme von 7.000 Menschen unter Einfluss der 67 dB(A)-Isophone, von 82.000 Menschen im Bereich der 62 dB(A)-Isophone und von 142.000 Menschen im Bereich der 60 dB(A)-Isophone gegenüber heute. Nach einer Studie des Umweltbundesamtes (UBA: Fluglärmwirkungen, Berlin 2000, S. 20) können Herz-Kreislauf-Erkrankungen oberhalb von 65 dB(A) (16-Stunden-Durchschnittslautstärke, außen) nicht mehr ausgeschlossen werden. Gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Störungen des Nachtschlafs sind bereits bei Einzelschallereignissen mit Pegeln über 50 dB(A) (Maximallautstärke, innen) zu befürchten. Als 16-h-Durchschnittslautstärke am Tag sollten 60-65 dB(A) zur Vermeidung von Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht überschritten werden (S. 32). Die Grenze zur erheblichen Belästigung im Sinne des BImSchG ist gemäß dieser Studie bereits oberhalb von 55 dB(A) am Tag und 45 dB(A) in der Nacht erreicht.

Diese Grenzwerte nicht nur zur erheblichen Belästigung, sondern sogar zur Gesundheitsbeeinträchtigung durch Fluglärm werden in meinem Wohngebiet überschritten. Es besteht somit die Gefahr, dass die Erhöhung des Fluglärms bei meiner Familie und mir zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen wird. Dieser Eingriff in mein Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit gem. Art. 2 Abs. 2 5. 1 GG ist nicht gerechtfertigt. Insbesondere bin ich durch folgende Situationen auf Ruhe angewiesen (*falls gegeben, Zutreffendes bitte ankreuzen*).

- Meine Arbeit im Schichtdienst verlangt, dass ich auch tagsüber schlafen kann.
- Als älterer Mensch habe ich einen sehr leichten Schlaf.
- Meine Kinder brauchen besonders viel Schlaf, werden aber von Fluglärm erschreckt.
- Meinen Arbeitsplatz habe ich zu Hause eingerichtet.
- Als Arzt/Psychologe/Heilpraktiker wird der Ablauf und insbesondere der Erfolg meiner Behandlungen durch Fluglärm erschwert.
- ...

Zudem befindet/n sich in meinem Wohngebiet folgende lärmempfindliche Einrichtung/en (falls gegeben, Zutreffendes ankreuzen):

- Kindergarten
- Schule
- Krankenhaus
- Seniorenheim
- Einrichtung für Behinderte

Der Gesamtlärm aus den Quellen Flugverkehr, Straßen- und Bahnverkehr sowie Gewerbe und Freizeit ist auf 55 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts verbindlich zu begrenzen. Daraus folgt, dass die Erweiterungsplanung nach derzeitigem Stand nicht raumverträglich ist, da die gesundheitliche Belastung der Wohnbevölkerung durch Fluglärm insbesondere zur Nachtzeit zu hoch sein wird.

5.2.2 Argument: Wertminderung von Wohneigentum

Durch den geplanten Flughafenausbau würde mein im Betreff genanntes Wohneigentum von einer erheblichen Steigerung des Fluglärms belastet. Fluglärm kann in den auf mein Eigentum einwirkenden Ausmaßen zu erheblichen Belästigungen und sogar zu

Gesundheitsbeeinträchtigungen führen. Dadurch sinkt die Qualität meines Eigentums als Wohnstandort. Damit geht ein Verlust des Verkehrswertes einher (so auch Studien zitiert bei Guski, Lärm - Wirkungen unerwünschter Geräusche, Bern 1987, S. 83 ff). Diese Wertminderung bedeutet eine Verletzung meines Grundrechts auf Eigentum gem. Art. 14 1 GG. Es handelt sich hier nicht lediglich um eine auf der Sozialpflichtigkeit des Eigentums gem Art. 14 Abs. 2 GG beruhende Inhalts- und Schrankenbestimmung gem. Art. 14 Abs. 1 S. 2, sondern um einen enteignungsgleichen Eingriff. Weil dieser nicht in voller Höhe auszugleichen sein wird, ist die Flughafenerweiterung mit meinem Interesse unverträglich.

5.2.3 Argument: Nutzungseinschränkung von Außenbereichen (Garten, Terrasse, Balkon, Freisitz)

An unserer Wohnung/ unserem Haus nutzen wir auch die Außenbereiche wie Balkon/ Terrasse/ Garten. Bei einer Realisierung der Flughafenerweiterung werden die Außenbereiche unserer Wohnung/ unseres Hauses in ihrer Nutzung erheblich eingeschränkt. Garten/ Terrasse/ Balkon sind aufgrund der Zunahme des Fluglärms zeitweise nicht mehr und zeitweise nur mit erhöhter Lärmtoleranz zu nutzen. Eine ungestörte Unterhaltung wird dort nicht mehr möglich sein, auch kein entspanntes Ausruhen.

Dadurch sinkt die Lebensqualität meines Eigentums als Wohnstandort. Diese Wertminderung bedeutet eine Verletzung meines Grundrechts auf Eigentum gem. Art. 14 1 GG. Es handelt sich hier nicht lediglich um eine auf der Sozialpflichtigkeit des Eigentums gem. Art. 14 Abs. 2 GG beruhende Inhalts- und Schrankenbestimmung, sondern um einen enteignungsgleichen Eingriff.

Zudem sind die genannten Bereiche meiner Wohnung/meines Hauses für die Erholungsnutzung prädestiniert. Entspannung und Stressabbau sind jedoch unter den zu erwartenden Ausmaßen des Fluglärms nicht möglich. Diese Wirkungen müssen in die Abwägung eingestellt werden und führen dazu, dass der Flughafen nicht raumverträglich ist.

5.2.4 Arbeiten

5.2.4.1 Argument: Beeinträchtigung der Arbeitnehmer

Durch die Verstärkung des Fluglärms wird mein im Betreff genannter Arbeitsort beeinträchtigt. Insbesondere erweist sich Fluglärm aufgrund folgender Situationen als störend (*Zutreffendes bitte ankreuzen*).

- Ich muss Arbeiten erbringen, die hohe Konzentration und schöpferische Kreativität erfordern.
- Ich arbeite viel am Telefon.
- Ich nehme häufig an Dienstbesprechungen teil.
- Ich muss meine Angestellten anweisen.
- Ich führe Gespräche mit Kunden/Patienten/Mandanten/Schülern.
- ...

Die Zumutbarkeitsschwelle für Fluglärm von 55 dB(A) wird an meiner Arbeitsstelle tagsüber überschritten. Dies wird zu verminderter Konzentrationsfähigkeit, verminderter Leistungsfähigkeit und damit schließlich zu weniger Erfolg und geringeren Aufstiegschancen im Unternehmen führen. Bei der Analyse von Fluglärmwirkungen auf das Leistungsverhalten müssen nicht nur unmittelbare, sondern auch nachfolgende Wirkungen ins Auge gefasst werden; wenn trotz Störung die Leistung gehalten wird, kann dies zu einer langfristigen Überforderung führen (Rohrman u.a.: Fluglärm und seine Wirkung auf den Menschen, Bern 1978, S. 207 f). Die Folgen der Flughafenerweiterung für die arbeitende Bevölkerung müssen in der Abwägung angemessen berücksichtigt werden. Bei einer fehlerfreien Abwägung müssen die Auswirkungen des Lärms auf die Beschäftigten zu einer Versagung der Raumverträglichkeit führen.

5.2.4.2 Argument: Beeinträchtigung der Arbeitgeber

Die erhöhten Fluglärmwerte beeinträchtigen meinen im Betreff genannten Betrieb. Es ist davon auszugehen, dass der Fluglärm die Leistungsfähigkeit von meinen Mitarbeitern und mir vermindern wird. Der Ärger über den Fluglärm kann zu Kündigungen von Mitarbeitern und Akquirierungsproblemen auf dem Arbeitsmarkt führen. Dies beeinträchtigt Erfolg und Wirtschaftlichkeit meines Unternehmens und bedeutet somit ungerechtfertigte Eingriffe in meine Wirtschafts- und Gewerbefreiheit, die von Art. 12 Abs. 1, 14 Abs. 1 GG geschützt wird. Diese Belange sind als negative wirtschaftliche Folgen der Flughafenerweiterung in der Abwägung zu berücksichtigen.

5.2.5 Argument: Beeinträchtigung des Schulbetriebs

Von der Zunahme des Fluglärms ist auch die im Betreff genannte Schule betroffen, die meine Kinder besuchen. Dies wird zu verminderter Konzentrationsfähigkeit und verminderter Leistungsfähigkeit meiner Kinder und auch der sie unterrichtenden Lehrpersonen führen. Damit ist die Qualität des Unterrichts und eine konkurrenzfähige Ausbildung meiner Kinder in Gefahr. Dies bedeutet einen nicht gerechtfertigten Eingriff in das Gleichbehandlungsgebot des Art. 3 GG. Die Beeinträchtigung des Schulbetriebs ist in der Abwägung zu berücksichtigen.

6. Erhöhtes Verkehrsaufkommen

Mein Wohnhaus/meine Arbeitsstelle liegt nahe einer Bundesstraße/Autobahn, Eisenbahntrasse. Der Ausbau des Flugverkehrs am Flughafen Rhein/Main ist mit einer Steigerung des Bodenanbindungsverkehrs durch Zubringer auf Straße und Schiene verbunden. Die Lärm- und Schadstoffbelastung in meinem Wohngebiet steigt nicht nur durch die Erhöhung des Fluglärms, sondern auch durch diese Steigerung des Bodenanbindungsverkehrs. Nach dem Gutachten der Mediationsgruppe wird die umgebende Infrastruktur mit zusätzlichen 60% Kfz- und 160% öffentlichen Verkehrsfahrten belastet (S. 143). Eine solche erhebliche zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastung ist neben dem selbst bereits langfristig gesundheitsschädlichen Fluglärm für mich als Anwohner/Arbeitnehmer/Betriebsinhaber nicht hinnehmbar. Eine fehlerfreie Abwägung muss aus Lärmschutzgründen zur Feststellung der Raumunverträglichkeit führen.

7 Land- und Forstwirtschaft

7.1 Schutzfunktionen des Waldes entfallen

Für den Bau der neuen Landebahn werden in erheblichem Maße Waldflächen in Anspruch genommen. Wo der Wald gerodet werden muss, entfallen seine Funktionen zugunsten des Klimaschutzes, Immissionsschutzes, für den Wasserhaushalt und die Naherholung. Der Wegfall der Waldflächen wirkt sich negativ auf mein Wohngebiet aus.

7.1.1 Argument: Klimatische Ausgleichsfunktion des Waldes

Der Wald ist Frischluftlieferant und gleicht Temperaturerhöhungen aus, die den vielen anthropogenen Wärmequellen der Städte (Heizung, stärkere Erwärmung künstlicher Oberflächen, Autoabgase etc.) entstammen. Auf diese Weise trägt der Wald auch dort wo er nicht zur Erholung und zum direkten Naturerlebnis genutzt wird, zur Erhöhung der Lebensqualität bei. Ohne die Ausgleichsfunktion der umgebenden Freiräume und Wälder wäre das Leben in den Ballungszentren nicht möglich. Dementsprechend wird im Regionalplan die Erhaltung des Waldes als Ziel der Raumordnung festgelegt (Punkt 10.2). Wald darf nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die angestrebte Nutzung nicht außerhalb des Waldes realisierbar ist, der Eingriff auf das erforderliche Maß beschränkt wird und die Schutz- und Erholungsfunktionen des Waldes durch den Eingriff insgesamt nur in vertretbarem Maße eingeschränkt werden. Die Bereiche, in denen die neue Landebahn gebaut werden soll, sind im Regionalplan als „Waldbereich, Bestand“ gem. § 6 Abs. 3 Nr. 8 HLPG festgelegt. Diese Flächen sollen aus regionalplanerischer Sicht auf Dauer bewaldet bleiben. Die Walderhaltung hat hier Vorrang vor konkurrierenden Nutzungsansprüchen. Diese

Vorgabe ist als Ziel der Raumordnung gem. § 4 Abs. 1 ROG von öffentlichen Stellen bei ihren Planungen zu beachten.

Eine Genehmigung der neuen Landebahn würde die Rodung von Waldflächen bedeuten und dem Ziel der Walderhaltung zuwiderlaufen. Daher ist die Planung nicht raumverträglich.

7.1.2 Argument: Immissionsschutz durch Wald

Der Wald ist für mein Wohngebiet eine natürliche Schallschutzwand gegen den Lärm der Bundesfernstraße .../Bahntrasse .../bereits bestehenden Lärmbelastungen durch den Flughafen Rhein/Main. Zudem wirkt der Wald für mein Wohngebiet ... wie ein Schadstofffilter gegen die Emissionen der nahegelegenen Bundesfernstraße ./Bahntrasse .. ./Industrieanlagen ... Auf diese Weise trägt er zur Erhöhung der Lebensqualität in meinem Wohngebiet bei und gewährleistet ruhigen Schlaf, entspanntes Arbeiten und die Nutzbarkeit von Außenbereichen wie Garten und Terrasse. Dementsprechend wird im Regionalplan die Erhaltung des Waldes als Ziel der Raumordnung festgelegt (Punkt 10.2). Wald darf nur dann in Anspruch genommen werden, wenn die angestrebte Nutzung nicht außerhalb des Waldes realisierbar ist, der Eingriff auf das erforderliche Maß beschränkt wird und die Schutz- und Erholungsfunktionen des Waldes durch den Eingriff insgesamt nur in vertretbarem Maße eingeschränkt werden. Die Bereiche, in denen die neue Landebahn gebaut werden soll, sind im Regionalplan als "Waldbereich, Bestand" dargestellt. Diese Flächen sollen aus regionalplanerischer Sicht auf Dauer bewaldet bleiben. Die Walderhaltung hat hier Vorrang vor konkurrierenden Nutzungsansprüchen. Diese Vorgabe ist als Ziel der Raumordnung gem. § 4 Abs. 1 ROG von öffentlichen Stellen bei ihren Planungen zu beachten.

Eine Genehmigung der neuen Landebahn würde die Rodung von Waldflächen bedeuten und dem Ziel der Walderhaltung zuwiderlaufen. Daher ist die Planung nicht raumverträglich.

7.2 Argument: Aufhebung der Ausweisung als Bannwald

Aufgrund der überragenden Bedeutung der betroffenen Waldstücke für das Gemeinwohl sind sie gem. § 22 Abs. 2 HessForstG zu Bannwald erklärt worden. Gem. § 3 der Verordnung über die Erklärung zu Schutzwald, Bannwald und Erholungswald und die Walderhaltungsabgabe (präzisiert in dem Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 12. Juli 2001) kann ein solcher Bannwaldstatus nur aufgehoben werden, wenn die Voraussetzungen, die zur Erklärung als Bannwald geführt haben, unabhängig vom Flughafenausbau auf Dauer entfallen sind. Gem. § 22 Abs. 2 5. 2 HessForstG ist die Rodung und Umwandlung von Bannwald in eine andere Nutzungsart verboten. Der Bau der Landebahn hätte die Zerstörung von großen Anteilen des Bannwaldes gem. § 22 Abs. 2 HessForstG zur Folge. Die Voraussetzungen, die zur Bannwalderklärung geführt haben, sind nicht entfallen, sondern nötiger denn je. Nach wie vor erfüllt der Wald wichtige Funktionen beim Ausgleich der klimatischen Verhältnisse, des Wasserhaushaltes und der Schadstoffbelastung und wird als Naherholungsgebiet genutzt. Demnach ist eine Rodung des Waldes rechtswidrig.

8. Lärm durch Ausbau von Straßen und Gewerbeflächen

Die Mehrung des Flugverkehrs durch den Bau der zusätzlichen Landebahn wird weitere Infrastrukturbauten nach sich ziehen. Die neue Landebahn ist durch Brückenbauwerke an das bestehende Bahnsystem des Flughafens anzuschließen (Mediationsgruppe, 5. 143). Zudem ist ein neues Terminal im Süden auf dem Gelände der heutigen US-Air Base geplant. Die Steigerung des Bodenanknüpfungsverkehrs stellt nach Aussage der Mediationsgruppe (5. 143 f) eine Überlastung des vorhandenen Straßennetzes dar. Die benötigten Straßenbauvorhaben würden zusätzlichen Verlust oder zumindest eine Zerschneidung von Freiflächen, klimatischen Ausgleichsräumen, Bereichen zur Sicherung des Grundwassers sowie einen weiteren Anstieg von Immissionsbelastungen zur Folge haben. Dies stellt eine Überbelastung des betroffenen Raumes und seiner Wohnbevölkerung dar. Angesichts der erheblichen Folgebelastungen, die eine Genehmigung der Landebahn mit sich bringen würde, ist die Raumverträglichkeit bei ermessensfehlerfreier Entscheidung nicht zu attestieren.