

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und
Landesentwicklung, Postfach 31 29, 65021 Wiesbaden

Aktenzeichen II-A - 93 c 08/09

Stadtverordnetenvorsteher
der Stadt Offenbach am Main
Herrn Manfred Wirsing

Bearbeiter/in Frau Lieb
Telefon 815 - 2912
Telefax 815 - 2239
E-Mail a.lieb@wirtschaft.hessen.de

Datum 20. August 2004

63061 Offenbach (Main)

**Beschluss der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Offenbach am Main vom
17.06.2004**


Ihr Schreiben vom 15. Juli 2004

Sehr geehrter Herr Wirsing,

ich danke für Ihr Schreiben und die Unterrichtung über den von der Stadtverordneten-
versammlung der Stadt Offenbach am Main am 17.06.2004 gefassten Beschluss.

Zurzeit wird in meinem Hause die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 vor-
bereitet. In die landesplanerische Gesamtabwägung werden auch von Ihnen genannte
Anregungen Eingang finden.

Mit freundlichen Grüßen


(Dr. Alois Rhiel)

Die gesamten Planfeststellungsunterlagen werden im Rahmen der Anhörung zum Planfeststellungsverfahren auch der Stadt Offenbach zur Stellungnahme zur Verfügung gestellt werden. Eine auch auszugsweise Veröffentlichung vorab ist aus Verfahrensgründen leider nicht möglich.

Lassen Sie uns zu den weiteren Punkten Ihres Beschlusses noch anmerken:

- Schnellere Verbindung zwischen Flughäfen sowie der Ausbau der intermodalen Verkehrsverbindungen werden von der Fraport AG seit langem gefordert und aktiv betrieben. Inzwischen verkehren bereits täglich 174 Fernzüge am AirRail-Bahnhof, davon 133 ICE. Rund 10.000 Passagiere täglich nutzen die Verbindung mit den Fernbahnen. In die Verknüpfung von Flugzeug und Hochgeschwindigkeitsbahn hat Fraport 130 Millionen Euro investiert. Allein wegen der ICE-Strecke Köln-Frankfurt wurden vier von zwölf Flugverbindungen zwischen beiden Städten gestrichen. Allerdings beträgt das Verlagerungspotenzial insgesamt nur rund 5 Prozent, eine Alternative zum Flughafenausbau ist damit nicht gegeben.
- Der Frankfurter Flughafen ist Europas aktivstes internationales Luftverkehrsdrehkreuz. Vom transatlantischen Verkehrsangebot in Deutschland stellt Frankfurt mit 83 Prozent der Sitzplätze und 76 Prozent der Passagierflüge den Löwenanteil. 54% der Passagiere in Frankfurt sind Umsteiger. Im europäischen Vergleich ist Frankfurt damit führend, vor Amsterdam (44%), Paris-Charles de Gaulle (34%), London-Heathrow (34%) und München (31%).
- Der Hub-Verkehr ist der wesentliche Grund für die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Frankfurt Main. Ihr verdankt die Region die vom Flughafen ausgehende Wachstumsdynamik und seine Bedeutung als Jobmotor.
- Ein Flughafensystem strebt Fraport mit dem Flughafen Hahn an. Dies unterstützt u. a. die Einführung eines Nachtflugverbots, das zusammen mit dem Ausbau beantragt wurde. Der auf zentrale Drehkreuze konzentrierte internationale Luftverkehr lässt jedoch keine beliebige Verteilung auf weitere dezentrale Flughäfen zu. Dies würde die Drehkreuzfunktion gefährden, zum erheblichen ökonomischen Schaden der Region. Am Standort der internationalen Konkurrenten von Frankfurt, sei es Amsterdam, Paris oder London, würde so etwas sicherlich begrüßt, denn dort stellt man sich marktkonform auf weiteres Wachstum in einer Hub-Struktur ein.

- Die Behauptung, dass die Nordwestbahn aus Sicherheitsgründen unverantwortlich sei, ist schlicht falsch. Die Planfeststellungsunterlagen werden den Nachweis führen, dass keine berechtigten Sicherheitsbedenken bestehen. Dies gilt auch in Bezug auf die Seveso II-Richtlinie der EU-Kommission.
- Zum Thema Fluglärm legen wir Wert auf die Feststellung, dass wir uns um kontinuierliche und nachhaltige Reduktion bzw. Vermeidung von Fluglärm bemühen. Neben dem erwähnten Antrag auf ein Nachtflugverbot gehören dazu das Schallschutzprogramm mit einem Volumen von rund 76 Millionen Euro und die gestaffelten, mit Lärmaufschlägen versehenen Start- und Landegebühren. Sie führen dazu, dass bevorzugt leiseres Fluggerät in Frankfurt eingesetzt wird. So stellt zum Beispiel Lufthansa Cargo u. a. wegen der Lärmaufschläge die gesamte Flotte auf leisere Maschinen um. Die Lärmbelastung wird sich zudem deutlich reduzieren, wenn die amerikanische Airbase am Frankfurter Flughafen geschlossen wird. Um ihre Verlagerung zu ermöglichen, hat Fraport einen Kostenbeitrag von rd. € 185 Mio. zugesagt.
- Zu diesem Thema gehört auch ein Blick auf den technischen Fortschritt. Auch Flugzeughersteller sowie die Airlines arbeiten daran, die Lärmbelastung durch Flugzeuge weiter zu reduzieren. Ziel eines europaweiten Forschungsprojekts ist es, die Lärminderung an der Quelle weiter fortzusetzen, am Triebwerk, an der Ausgestaltung der Flugzeugzelle, der Landeklappen, der Fahrwerke etc.. Untersucht werden jedoch auch der Einsatz technischer Antischallquellen. Mit signifikanten Erfolgen kann gerechnet werden.

Uns ist an einer ausführlichen, transparenten Information der Öffentlichkeit gelegen. Wir suchen den Dialog mit der Bevölkerung, da wir den Flughafen, einen der bedeutendsten Wirtschaftsfaktoren der Region, im Einklang mit der Region entwickeln wollen. Deshalb begrüßen wir die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Beschluss der Offenbacher Stadtverordnetenversammlung und dass Sie unsere Antwort wie den Beschluss selbst ins Internetprogramm der Stadt Offenbach einstellen wollen.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Wilhelm Bender



Prof. Manfred Schölch