

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**

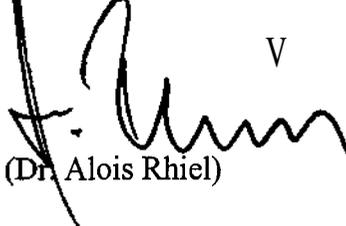
Ihr Schreiben vom 15. Juli 2004

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.

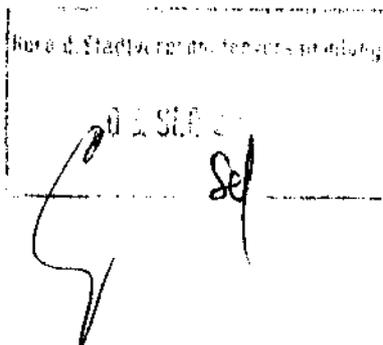
Zurzeit wird in meinem Hause die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 vor-
bereitet. In die landesplanerische Gesamtabwägung werden auch von Ihnen genannte
Anregungen Eingang finden.

Mit freundlichen Grüßen



(Dr. Alois Rhiel)

Vorstand



An den Stadtverordnetenvorsteher
der Stadt Offenbach am Main
Manfred Wirsing

63061 Offenbach am Main

Frankfurt am Main, den 31. August 2004

Sehr geehrter Herr StadtverordnetenVorsteher Wirsing,

haben Sie besten Dank für die Zusendung des Beschlusses der Offenbacher Stadtverordnetenversammlung zum Flughafenausbau. Gerne kommen wir Ihrer Bitte nach, Sie über die aktuelle Langzeitprognose zur Entwicklung des Flugverkehrs zu informieren.

Generell wird für den Luftverkehr ein langfristiges Wachstum vorausgesagt. So geht die Bundesregierung in ihrem Flughafenkonzept von einer hohen durchschnittlichen Zunahme aus, die sich in einem Korridor von jährlich 3,7 bis 5,9 Prozent bewegt. Andere Expertisen (zum Beispiel des Flugzeugherstellers Boeing) gehen von rund 5 Prozent längerfristigem Wachstum aus.

Die langfristige Entwicklung des Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt Main wird in dem auch der Stadt Offenbach vorliegenden Generalausbauplan der Fraport AG aufgezeigt. Demnach wird die Zahl der Starts und Landungen am Flughafen Frankfurt Main (ohne Militärverkehr) bis zum Jahr 2015 auf ca. 657.000 Bewegungen ansteigen. Hinsichtlich des Passagieraufkommens am Flughafen Frankfurt Main ist bis zum Jahr 2015 ein Anstieg auf ca. 82,3 Mio. Passagiere zu erwarten. Das geflogene Luftfrachtaufkommen wird bis dahin auf ca. 2,76 Mio. Tonnen ansteigen.

Die Prognose des Luftverkehrsaufkommens am Flughafen Frankfurt wird für das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main aktualisiert. Dabei sind jedoch keine gravierenden Abweichungen von den oben genannten Zahlen zu erwarten, die die Notwendigkeit des Flughafenausbaus in Frage stellen würden. Wie Sie wissen, wird die Kapazität des bestehenden Bahnsystems mit 500.000 Flugbewegungen erschöpft sein, trotz laufender Optimierung, die die Fraport im eigenen betriebswirtschaftlichen Interesse verfolgt und weil dies einer der fünf Punkte des Mediationspakets ist, an das wir uns strikt halten.

Equipe von Dr.
St. Pantaleo

Dr. med. Dr.
St. Pantaleo
Klinik für
Kardiologie
Klinik für
Angiologie
Klinik für
Kardiologie
Klinik für
Angiologie

Dr. med. Dr.
St. Pantaleo
Klinik für
Kardiologie
Klinik für
Angiologie

Dr. med. Dr.
St. Pantaleo
Klinik für
Kardiologie
Klinik für
Angiologie

Dr. med. Dr.
St. Pantaleo
Klinik für
Kardiologie
Klinik für
Angiologie
Klinik für
Kardiologie
Klinik für
Angiologie

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 Landegebühen. 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