



20.01.2005

Zusammenfassung der Leitsätze

Einwendungen der Stadt Offenbach zum Planfeststellungsantrag Aus-
bau Flughafen Frankfurt Main

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung der Leitsätze	1
1. Allgemeine Anmerkungen zum Planfeststellungsantrag	2
2. Versprochen und nicht gehalten	2
3. Fehlende und unzureichende Bedarfsbegründung	3
4. Fehlende Untersuchung von Vorhabensalternativen	4
5. Falsche Bewertung der zusätzlichen Belastungen	4
6. Keine Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes	5
7. Was Fraport plant soll Fraport auch einhalten	5
8. Fehlerhafte Ermittlung des externen Risikos	5
9. Überdimensionierung der Anlagen	6
Konklusion	7



20.01.2005

1. Allgemeine Anmerkungen zum Planfeststellungsantrag

Die vorliegenden Antragsunterlagen sind unübersichtlich, teilweise widersprüchlich und für den normalen Bürger nicht nachvollziehbar.

Eine zusammenfassende verständliche Erläuterung des Gesamtprojekts und seiner Auswirkungen ist nicht vorhanden.

Für den vom Projekt betroffenen Bürger in der Stadt Offenbach kann aus den vorgelegten Unterlagen die tatsächliche Betroffenheit nicht erkannt werden. Die vorliegenden Unterlagen sind nicht geeignet die Beteiligung der vom Projekt Betroffenen zu ermöglichen.

Betroffenheit OF wird heruntergespielt, ist nicht erkennbar

2. Versprochen und nicht gehalten

In der Mediation hat Fraport die Zusage gegeben die Lärmauswirkungen nach einem bestimmten Modus zu berechnen und dabei festgelegte Schwellen- und Grenzwerte einzuhalten. Außerdem wurde die Einführung eines Nachtflugverbotes von 23 bis 5 Uhr (Mediationsnacht) vereinbart.

Nachtflugverbot

Von beiden Zusagen hat sich Fraport im vorliegenden Planfeststellungsantrag verabschiedet.

Die Berechnung der Lärmauswirkungen als auch die Berücksichtigung von **Schwellen- und Grenzwerten** erfolgt nicht mehr nach den vereinbarten **Methoden** der Mediation, sondern nach Methoden, die von Fraport-Gutachtern bestimmt wurden und die Betroffenheit und Folgen von Fluglärm „kleinrechnet“. Dadurch erscheinen im Westen Mainz und im Osten der Region Offenbach als kaum belastet.

Lärmbelastung wird „kleingerechnet“ (Mainz und Offenbach fallen raus)

Die vereinbarte Mediationsnacht wird im Antrag von Fraport seitenweise als rechtlich nicht durchsetzbar beschrieben. Sicherheitshalber beantragt Fraport gleichzeitig eine aufge-



20.01.2005

weichte Form des Nachtflugverbotes. Danach kann auch weiterhin eine unbestimmte Anzahl von Flügen in der Verbotszeit von 23 bis 5 Uhr stattfinden. Außerdem soll das Nachtflugverbot erst nach Erhöhung des Kapazitätseckwertes wirksam werden. Dabei wird die Basis, welcher Kapazitätseckwert denn erhöht werden soll, nicht erwähnt.

Die Zahl der Flüge zwischen 22 bis 06 Uhr ist im Planungsfall höher als heute und im Planungsnull-Fall.

Trotz „Nachtflugverbot“ mehr Nachtflüge

3. Fehlende und unzureichende Bedarfsbegründung

Es existieren weder ein gültiger Landesentwicklungsplan (LEP) noch ein Regionalplan (ROP) der die Ausbaunotwendigkeit am Standort begründet. Der gerade erst in Kraft gesetzte RPS wird von der Stadt wiederum mit einer Normenkontrollklage beklagt. Auch die landesplanerische Beurteilung ist ungültig, weil sie ausschließlich ihre zustimmenden Aussagen auf die zwischenzeitlich nicht mehr existierenden LEP und ROP begründet.

Keine landesplanerischen Grundlagen

Die vorgelegte Prognose berücksichtigt weder die Verkehrseinbrüche der vergangenen Jahre noch enthält sie einen Planungshorizont von 15 Jahren. Die Prognose wurde auch im Jahr 2004 nur für das Jahr 2015 erstellt.

Unzureichende Prognose

Bei Berücksichtigung der Prognoseergebnisse müssen die Flugzeuge im Jahr 2015 mit Anhänger oder Dachgepäckträger fliegen um in Spitzenzeiten das Passagier- und Frachtaufkommen transportieren zu können. Die Auslastung der Flugzeuge liegt teilweise über 100 Prozent. Dies macht deutlich, dass die angegebenen Bewegungszahlen im Ausbaufall deutlich zu niedrig sind.

Für die beantragten Flächen für die Flugzeugpositionen und der Passagierabfertigung fehlt im gesamten Planfeststellungsantrag der Bedarfsnachweis.



20.01.2005

4. Fehlende Untersuchung von Vorhabensalternativen

Da es kein gültiges Raumordnungsverfahren gibt, hätten im Planfeststellungsantrag Vorhabensalternativen untersucht und bewertet werden müssen. Diese Untersuchungen fehlen vollständig. Die eingestellten Varianten am Standort ersetzen diese fehlenden Vorhabensalternativen nicht.

Im Verfahren der EU-Kommission (Stichwort: „ergebnisoffene Prüfung“) ist jedoch deutlich eine Alternativenuntersuchung angemahnt worden.

**Fehlende
Vorhabensalternativen**

5. Falsche Bewertung der zusätzlichen Belastungen

Während Fraport die technisch mögliche Sättigungskapazität der bestehenden Flugbetriebsanlagen als hinzunehmende Vorbelastung für die Nachbarn unterstellt, weigert sich die Fraport AG diese technisch mögliche Sättigungskapazität die sich mit dem Bau der Nordwestbahn ergibt auch in die Auswirkungenbetrachtungen (Fluglärm, Schadstoffe, externes Risiko, etc.) einzustellen. Dadurch werden die Belastungen von Mensch und Umwelt „kleingerechnet“, ohne dass die Betroffenen einen Abwehranspruch gegen die technisch mögliche Sättigungskapazität haben. Die maximal möglichen Belastungen werden nicht ermittelt, die in die Abwägung eingestellten Folgen von 660.00 Flugbewegungen werden jedoch nicht festgeschrieben.

**fehlende Angaben über
Sättigungskapazität**

Im Planfeststellungsantrag passiert etwas Unmögliches. Da sind die Flugzeuge im Engpassscenario – kein Ausbau – geringer ausgelastet als im engpassfreien Szenario – Ausbau.

Wieder einmal stellt Fraport eine eigene Mathematik auf. Danach liegt der Durchschnitt über der Spitze und in Spitzenzeiten sind die Flugzeuge geringer ausgelastet als in verkehrsschwachen Zeiten.

**Festschreibung der
ermittelten
Belastungen,
des „Footprints“**



20.01.2005

6. Keine Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes

Bei der Problematik des Lärmschutzes setzt Fraport allein auf, auch weiterhin unzureichende Maßnahmen des passiven Lärmschutzes. Die Auseinandersetzung mit aktivem Lärmschutz – Lärmverteilung, Satellitenairports, Vorhabensalternativen - unterbleibt.

**Ausreichender aktiver
Lärmschutz unterbleibt**

7. Was Fraport plant soll Fraport auch einhalten

Unter opportunistischen Gesichtspunkten erfolgt die Verteilung der Flugbewegungen auf den An- und Abflugrouten.

Da weder die Belegung der Flugrouten noch die Ergebnisse der sich daraus ergebenden Fluglärmbelastungen Teil der Planfeststellung sind, verfährt Fraport nach dem Prinzip: Hohe Vorbelastung aus dem Bestand und geringe Belastung aus dem Ausbau. Dementsprechend erfolgt die Verteilung der An- und Abflüge auf den Flugrouten. Da werden Flugrouten die über sensiblen Bereichen liegen (Ticona, Siedlungsbereiche) trotz anderer historischer Erfahrungen nur noch marginal im Ausbaufall befliegen. Weniger kritische Flugrouten werden über die im Luftverkehr zulässigen Mindeststaffelungen deutlich unterschritten und Szenarien entwickelt die von keinem Fluglotsen verantwortet werden können.

Die Stadt Offenbach fordert deshalb, dass das, was Fraport in den Planfeststellungsantrag einbringt, im Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben wird, damit es von Fraport eingehalten werden muss.

8. Fehlerhafte Ermittlung des externen Risikos

Die entscheidende Eingangsgröße – Unfallhäufigkeit – wird in den vorliegenden Risikogutachten opportunistisch ermittelt. So ermittelt der Gutachter die Anzahl der Flugbewegungen, die



20.01.2005

Anzahl der Reisenden und die aufgegebenen Koffer, sucht sich ausgewählte Unfälle aus, macht unzulässige Ausschlüsse um daraus die Unfallhäufigkeit zu ermitteln.

Nur mit dieser Methode war es dem Gutachter möglich die Fläche der Betroffenheit eines externen Unfallrisikos größer alle 100.000 Jahre von dem Ergebnis des Raumordnungsverfahrens mit 68,2 km² im zwischenzeitlich erstellten Gutachten vom September 2003 auf 5,4 km² und schließlich im nun vorliegenden Gutachten auf 2,5 km² zu reduzieren. D.h., dass die Fläche ist im Verfahren um 95% geschrumpft ist! Ob das ein Risikomanagement zu bezeichnen ist, darf mit berechtigten Zweifeln versehen werden.

**Risiko wird ebenfalls
„kleingerechnet“**

Das nun vorliegende Risikogutachten ist nicht geeignet die tatsächliche Gefährdung durch den zunehmenden Luftverkehr zu beschreiben. Das vorliegende Risikogutachten gefährdet dagegen mehrere tausend Arbeitsplätze im sekundären industriellen Bereich, die Gefährdung der Fahrgäste der Bundesbahn im Fernbahnhof des Flughafens und den benachbarten Siedlungsbereichen und den ignoriert die Gefahren die sich aus Abstürzen auf die Hanauer Atomanlagen ergeben könnten.

Die Empfehlungen der unabhängigen Störfallkommission bleiben unberücksichtigt.

9. Überdimensionierung der Anlagen

Fraport beantragt mit dem Terminal 3 im Süden des Flughafens eine Passagierabfertigungskapazität von über 100 Mio. Passagieren pro Jahr – statt der angegebenen 83 Mio. Neben den bestehenden Terminals 1 und 2, mit 58 Mio. Passagieren pro Jahr, plant Fraport das 3. Passagierterminal mit einer Gesamtfläche von 400.000 m². Diese Fläche entspricht einer Passagierkapazität von 50 Mio. Passagieren pro Jahr.



20.01.2005

Auch bei den Vorfeldern zum abstellen der Flugzeuge verfährt Fraport sehr großzügig und zukunftsorientiert: Statt der insgesamt benötigten 170 Parkpositionen beantragt Fraport mehr als 220 Parkpositionen. Statt der in 2015 erforderlichen 2 Mio. m² Beton wird mehr als 3,5 Mio. m² Beton beantragt. Auch diese Überdimensionierung zeigt auf, dass Fraport mehr Flugzeugbewegungen plant als im Planfeststellungsantrag angegeben und bei den Auswirkungsbetrachtungen untersucht werden.

Mit diesen Vorfeldflächen können mehr als 900.000 Flugbewegungen pro Jahr abgewickelt werden.

Konklusion

Mit dem vorliegenden Planfeststellungsantrag will sich Fraport zukünftige Prozesse vom Hals halten. Man gibt an nur 660.000 Flugbewegungen machen zu wollen und lässt sich eine Anlage genehmigen, die deutlich mehr Flugbewegungen machen kann. Die Gerichte werden, wie bisher, den Betroffenen schon beibringen, dass sie mit dieser Entwicklung hätten rechnen müssen und Fraport nur das nutze, was im Planfeststellungsverfahren genehmigt worden sei. Dies ist die Erfahrung aus dem PF-Beschluss 1971. Damals wurden max. 350.000 Flugbewegungen in die Abwägung eingestellt, während heute etwa 475.000 Flugbewegungen stattfinden. Dies wurde vom VGH Kassel akzeptiert. Ebenso wird es mit den mindestens 500.00 aus dem Planungsnull-Fall sein, die mit dem heutigen System abwickelbar sind.

Deshalb fordert die Stadt Offenbach, dass in diesem Genehmigungsverfahren die tatsächlich technisch mögliche Sättigungskapazität (mindestens 900.000 Flugbewegungen pro Jahr) in alle Auswirkungsbetrachtungen eingestellt und untersucht wird.

Die Stadt Offenbach fordert, dass in diesem Genehmigungsverfahren Vorhabensalternativen zur Vermeidung zusätzlicher Belastungen untersucht werden.

**unzulässige
Bevorratungsplanung**

**Sättigungskapazität
ermitteln und
festschreiben**

**Vorhabensalternativen
untersuchen**

**Keine zusätzlichen Be-
lastungen für
Offenbach**



20.01.2005

Die Stadt Offenbach fordert bei den Auswirkungsbetrachtungen die Berücksichtigung der bereits überschrittenen gesundheitsgefährdenden Belastungen im Stadtgebiet. Zusätzliche Belastungen aus dem Ausbau werden von der Stadt Offenbach nicht akzeptiert.

Daseinsvorsorge nur für die Region

Die Stadt Offenbach vertritt die Auffassung, dass nur für das Originäraufkommen aus der Region – ca. 20 bis 25 Mio. Passagiere – die Daseinsvorsorge gilt. Diese Daseinsvorsorge kann nicht für Aufkommen welches außerhalb der Region generiert wird – welches dazu noch über eigene internationale Flughäfen verfügt – und für die Umsteigeverkehre geltend gemacht werden.

Verkehre, die nicht ausschließlich dem Verkehrsaufkommen der Region dienen, sind innerhalb eines Flughafensystems Flughafen Frankfurt agglomerationsfern abzufertigen.

Nachtflugverbot jetzt!

Die Stadt Offenbach fordert unabhängig vom Ausbau die schrittweise Einführung eines umfassenden und unbeschränkten Nachtflugverbotes in der Zeit von 22 bis 6 Uhr.

**Neue Lärmwirkungs-
forschung
Berücksichtigen –
100 . 100 – Regel
einhalten**

Die Stadt Offenbach fordert bei den Fluglärmauswirkungen die Berücksichtigung der neuesten Ergebnisse unabhängiger Lärmwirkungsforscher, wie z.B. dem Umweltbundesamt.

Die Stadt Offenbach fordert die Berücksichtigung der Empfehlungen des Länderausschusses Immissionen (LAI) bei der Berechnung der Fluglärms.