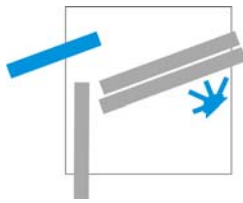


Planfeststellungsverfahren (PFV) Flughafenbau Frankfurt



**Flughafenausbau
Landebahn Nordwest**

**Stellungnahme / Einwendungen
der Stadt Offenbach
(Leitsätze)**



Lesehilfe

Die Stadt Offenbach a. M. nimmt zum Planfeststellungsverfahren (PFV) zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main Stellung. Hierzu werden im nachfolgenden Teil A Leitsätze formuliert, die vom Magistrat ausdifferenziert und ausgebaut werden. Dieser Teil liegt dementsprechend noch nicht vor. Die gesamte Stellungnahme / Einwendung der Stadt Offenbach an den RP Darmstadt als verfahrensführende Behörde wird im April 2005 der Stv.-Versammlung vorgelegt.

Die Stellungnahme / Einwendung (Teil A, Leitsätze) bezieht sich auf den von FRAPORT beim RP Darmstadt gestellten Antrag. Das Vorhaben von FRAPORT sowie das Genehmigungsverfahren werden in Teil B in knapper Form dargestellt.

Die wesentliche Beschlusslage der Stadt Offenbach zum Flughafen Frankfurt/Main / Ausbaivorhaben (Teil C) sowie die Betroffenheit Offenbachs durch den beantragten Ausbau des Flughafens ist im Teil D dargestellt.

Teil E enthält einige Aussagen zur weiteren Differenzierung der Leitsätze sowie weitere Anlagen und ein Abkürzungsverzeichnis zum Verständnis.

Hinweis: Die Teile B – E sind nicht Beschlussbestandteil und dienen der Information. Sie sind nur in den wenigen vollständigen analogen Exemplaren bzw. in der digitalen Fassung (CD) enthalten.

Das nachfolgende Inhaltsverzeichnis gibt weiter einen detaillierteren Überblick.

Auf das Abkürzungsverzeichnis in Teil E wird besonders hingewiesen.

Die nachfolgende Stellungnahme der Stadt Offenbach (Teil A - Leitsätze) wurde erarbeitet durch die „AG Flughafen“ der Stadt Offenbach:

- 1. Dieter Faulenbach da Costa,
Koordinator der AG Flughafen und techn. Berater der Stadt Offenbach
Dipl.-Ing. Freier Architekt
Airport Consulting, Tulpenhofstr. 1, 63067 Offenbach**
- 2. Stefan Gessenich, Berater der Stadt Offenbach
Dipl.-Geograph,
Umweltinstitut Offenbach, Frankfurter Str. 48, 63065 Offenbach**
- 3. Rudolf Kaller
Dipl.-Meteorologe,
Amt 33, Umweltamt**
- 4. Michael Maiwald
Facharzt**
- 5. Oliver Klopsch
Dipl.-Ing.,
Amt 53, Gesundheitsamt**
- 6. Hermann Gaffga, Geschäftsführung
Dipl.-Ing. Stadtplaner
Amt 60, Bau und Planungsamt, Sachgebiet Stadtentwicklung**
- 7. Hans-Joachim Bier-Kruse
Dipl.-Ing.
Amt 60, Bau und Planungsamt, Sachgebiet Verkehrsplanung**
- 8. Ralf Theisen
Dipl.-Ing.
Amt 80.1, Wirtschaftsförderung**
- 9. Carlo Wölfel,
Magistratsoberrat
Amt 13, Amt für Öffentlichkeitsarbeit**
- 10. Franz Janitschek
Dr. jur.**
- 11. Dagmar Tribeß
Magistratsoberrätin
Amt 30, Rechtsamt**
- 12. Reiner Geulen, Berater der Stadt Offenbach
Dr. jur., Rechtsanwalt,
Rechtsanwaltskanzlei, Schaperstrasse 15, 10719 Berlin**

Die Teile B – E wurden von 60.21 – Stadtentwicklung (Hermann Gaffga, Konrad Sterner, Michael Zinn) – bearbeitet.

Inhaltsverzeichnis

Lesehilfe	2
Verfasser	3
Inhaltsverzeichnis	4
Teil A. Stellungnahme / Einwendungen der Stadt Offenbach a. M., (Leitsätze)	7
A 01 Allgemeine Betroffenheit der Stadt Offenbach	7
A 02 Unvollständiger Planfeststellungsantrag	8
A 1 Fehlende Voraussetzungen zur Einleitung des PFV	8
A 2 Anforderungen aus Raumordnungsverfahren (ROV) und Scoping-Verfahren, 2. Stufe und dem Nachforderungsschreiben des RP	11
A 3 Vorhaben Fraport und Klagen der Stadt Offenbach sowie Klagen Dritter	14
A 4 Vorhabensabgrenzung, andere Ausbauvorhaben / Antragsgegenstand	15
A 5 Antragsbegründung, Bedarfsnachweis und Kapazitätsanalyse	18
A 6 Vorhabensalternativen und Variantenauswahl	23
A 7 Fluglärm / Gesamtlärm	26
A 8 Nachtflugverbot	37
A 9 Luftschadstoffe	39
A 10 Riskoverträglichkeit	41
A 11 Waldverbrauch / Bannwald / Landschaftspflegerische Begleitplanung	42
A 12 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) / SUP	43
A 13 Raumordnung / Landesplanung / Raumordnerische Auswirkungen	44
A 14 Sonstiges	47

Hinweis: Die Teile B – E sind nicht Beschlussbestandteil und dienen der Information. Sie sind nur in den wenigen vollständigen analogen Exemplaren bzw. in der digitalen Fassung (CD) enthalten.

Teil B

**Verfahrensstand / PFV und Beschreibung des Vorhabens
FRAPORT**

Teil C

Beschlusslage in der Stv.-Versammlung Offenbach a. M.

Teil D

Die Auswirkungen des Vorhabens auf Offenbach a. M.

Teil E

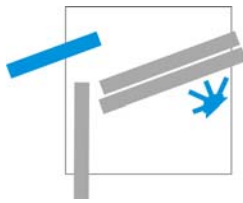
**E1 Anmerkungen zur Differenzierung / Ergänzung der
Stellungnahme / Einwendungen**

E 2 Verfahrensablauf

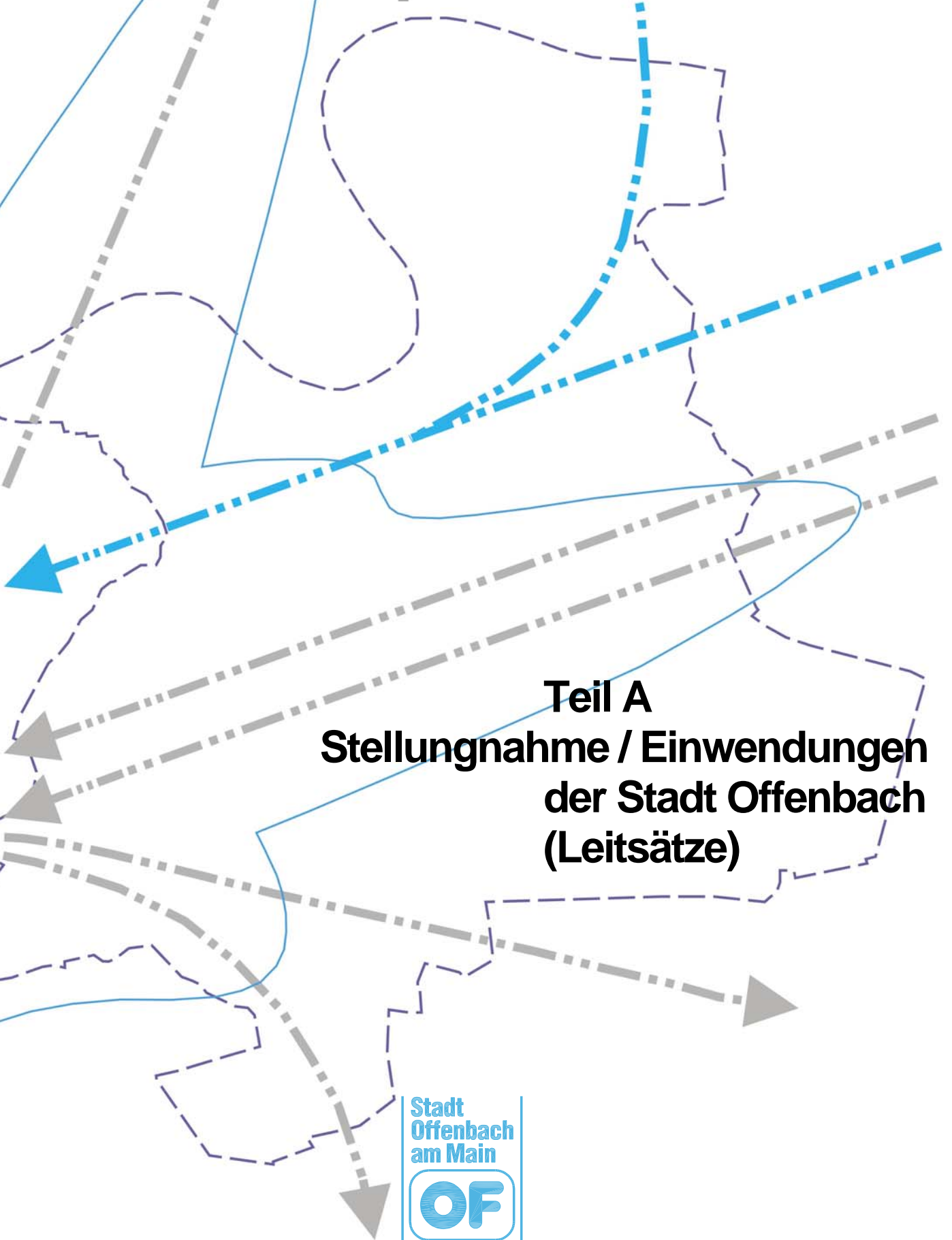
E 3 Übersichtstabellen Strukturdaten

E 4 Abkürzungsverzeichnis

Planfeststellungsverfahren (PFV) Flughafenbau Frankfurt



**Flughafenausbau
Landebahn Nordwest**



**Teil A
Stellungnahme / Einwendungen
der Stadt Offenbach
(Leitsätze)**



A Stellungnahme / Einwendungen der Stadt Offenbach a. M. (Leitsätze) zum Planfeststellungsverfahren (PFV) Ausbau Flughafen Frankfurt Main

A 01 Allgemeine Betroffenheit der Stadt Offenbach

- (A01) Die **Stadt Offenbach als Grundstückseigentümer** zahlreicher Liegenschaften ist von dem Vorhaben betroffen. Insbesondere die Stadtteile Lauterborn, Rosenhöhe und Tempelsee werden im Anflug bei Betriebsrichtung 25 bereits heute überflogen. Ebenso einige Stadtquartiere bei Abflug in der Betriebsrichtung 07. Das Vorhaben mit dem geplanten Anflug und Eindrehbereich zur Landebahn NW führt zur weiteren Fluglärmbelastung in weiteren Stadtquartieren. In allen Stadtquartieren hat die Stadt zahlreiche Grundstücke (vgl. Teil D).
- (A02) Die **Stadt Offenbach als Eigentümer und Betreiber zahlreicher Naherholungsgebiete** und Freizeiteinrichtungen und als Träger der allgemeinen Daseinsvorsorge für die Bereitstellung von Erholungsflächen der Bürger/innen zuständig, ist von dem Vorhaben betroffen. Die von der Stadt Offenbach betriebenen Einrichtungen befinden sich auf städtischen Grundstücken (vgl. Teil D).
- (A03) Die **Stadt Offenbach ist Eigentümer und Betreiber zahlreicher öffentlicher Einrichtungen** ist daher von dem Vorhaben betroffen (vgl. auch hier Teil D). Weiter wird verwiesen auf zahlreichen direkten und indirekten (Wohnungsbaugesellschaft GBO als 100%-ige städtische Tochter) städtischen Wohnungsbesitz, der ebenfalls die Betroffenheit der Stadt Offenbach auslöst.
- (A04) Die **Stadt Offenbach als Eigentümer der städtischen Kliniken** ist von dem Vorhaben betroffen.

Es wird des Weiteren auf andere Kliniken im Stadtgebiet im Hinblick auf die Lage zu den bestehenden und geplanten Ein- und Ausflugrouten verwiesen, die ebenfalls der Gesundheitsversorgung der Offenbacher Bevölkerung dienen.

- (A05) Die **Stadt Offenbach als Träger allgemeiner kommunaler Daseinsvorsorge** gemäß Artikel 28 GG ist von dem Vorhaben betroffen. Das Vorhaben wirkt sich negativ auf die Bevölkerung aus.
- (A06) Die **Stadt Offenbach ist Träger der kommunalen Planungshoheit** u.a. für die verbindliche Bauleitplanung zuständig.

Zahlreiche rechtskräftige Bebauungspläne werden durch die Lage der An- und Abflugrouten durch das Vorhaben berührt (vgl. Teil D). Weitere in Aufstellung befindliche Bebauungspläne werden durch ihre Lage zu den An- und Abflugrouten und den mit dem Vorhaben verbundenen vermehrten Lärmbelastungen ebenfalls berührt (vgl. Teil D). Durch den vorhandenen und mit dem Vorhaben verbundenen gesteigerten Flugbetrieb sind Eingriffe in die kommunale Planungshoheit verbunden. Dabei ist zu beachten, dass jetzige relativ fluglärmarme Bereiche der Stadt nun auch noch belastet werden, wobei abwägungsrelevante Steigerungen >3dB(A) (bis 14dB(A)) erreicht werden. Offenbach wird insgesamt vom „Fluglärmteppich“ erfasst, eine differenzierte Standortplanung wird wesentlich erschwert. – In die Rechtssicherheit für die Eigentümer und sonstigen Nutzer in den Bereichen

rechtskräftiger Bebauungspläne wird negativ und unzulässig eingegriffen. Auch hier ist die Stadt Offenbach wiederum z.T. Eigentümer.

Die Stadt Offenbach a. M. als Grundstückseigentümerin, als Eigentümerin und Betreiberin von Erholungseinrichtungen, als Eigentümerin und Betreiberin von öffentlichen Einrichtungen, als Eigentümerin und Betreiberin der städtischen Kliniken und als Trägerin der allgemeinen Daseinsvorsorge sowie der Planungshoheit erhebt Einwendungen gegen das Vorhaben und nimmt zum Vorhaben Stellung.

A 02 Unvollständiger Planfeststellungsantrag

Die Unvollständigkeit der vorgelegten Planfeststellungsunterlagen der Fraport AG ergibt sich schon daraus, dass weder die Maßgaben und Forderungen seitens des RP-Darmstadt

zur Landesplanerischen Beurteilung (10.06.2002),

zum Unterrichtungsschreibens zum Scoping-Verfahrens (11.08.2004)

noch zum Nachforderungsschreiben (30.08.2004)

erfüllt wurden. Die Fülle an fehlenden Gutachten, Unterlagen, Aussagen und Bewertungen machen den vorgelegten Antrag unprüfbar (z.B. fehlende Unterlagen aus der Mediation und dem RDF, auf die konkret in den PF-Unterlagen Bezug genommen wird). Der vorgelegte Antrag ist zurückzuweisen, da eine Gesamtabwägung des Vorhabens nicht möglich ist.

In den Planfeststellungsantrag sind nach Auffassung der Stadt Offenbach alle im Generalausbauplan der Fraport AG bis 2015 geplanten Maßnahmen aufzuführen. Dazu gehören auch alle Flugbetriebsflächen, notwendige Erweiterungen und Ergänzungen dieser Flächen sowie Folgemaßnahmen wie Betankungssystem, Erweiterung des Tanklagers, Umbauten am Terminal 1, Verkehrsausbauten usw. – Der vorgelegte Antrag ist daher unvollständig. Unvollständig auch im Hinblick auf weitere Ausbaumaßnahmen am Standort FRA (ICE-Überbauung, Gateway Garden).

A 1 Fehlende Voraussetzungen zur Einleitung des PFV

Angesichts:

- (A1.1) fehlender / unzureichender **Bedarfsbegründung** aus der aktuellen Luftverkehrsentwicklung (u.a. Flughafenkonzept der Bundesregierung) und Arbeitsplatzentwicklung und sich daraus ergebender unzulässiger Bevorratungsplanung;
- (A1.1.1) des Planungsziels (657.000 Fbw/a bzw. 120 Fbw/Std und ca. 82 Mio. Passagiere) geht die vorgelegte Dimensionierung der Ausbauplanung weit über den Antrag hinaus (**Bevorratungsplanung**). Dies betrifft die technische Bahnkapazität mit den dann 4 Bahnen, die Kapazität des Terminal 3 (wie auch die Gesamtkapazität von T1, T2 und T3), die Gesamtkapazität des neu geplanten Wartungsbereiches, die Anzahl der Vorfeldpositionen, die Anzahl der Schnellabrollwege, die Anzahl der Rollbrücken zur NW-Variante, Länge

und Breite der NW-Variante, Abstand des Rollweges zur Landebahn der NW-Variante und weiteres;

- (A1.2) der **Abtrennung einzelner Ausbautvorhaben** wie (u.a.) der A-380-Werft und CCT-1 + 2-Werft / Schnellabrollweg Rto und Folgemaßnahmen Dritter mit ungeklärter Verknüpfung der Umweltauswirkungsanalyse zwischen abgetrennten Verfahren und dem hier zugrunde liegenden Ausbautvorhaben (hätten als verbundene Verfahren nach VwVfG durchgeführt werden müssen); auch die in der landesplanerischen Stellungnahme geforderte Optimierung der variantenunabhängigen Fläche im Südbereich wird dadurch unterlaufen;
- (A1.2.1) von jetzt als Bestand dargestellter Flugbetriebsflächen (im Osten des bisherigen Parallelbahnsystems), die in den bisherigen Unterlagen nicht als solche geführt wurden und die bislang auch nicht als Änderung behandelt wurden;
- (A1.3) der rechtlich gescheiterten Zielaussage 7.4 im LEP 2000 (vgl. Urteil des VGH KS vom 16.08.2002 zum LEP) und der von der EU-Kommission geforderten ergebnisoffenen Prüfung aller Varianten bei der Änderung des LEP und bislang nicht vorgenommenen rechtskonformer Zielsetzung im **Landesentwicklungsplan** (noch mangelhaftere Begründung der „**öffentlicher Daseinsvorsorge**“ als im ROV; hier ist auch deswegen von fehlender Begründung der öffentlichen Daseinsvorsorge zu sprechen, da überwiegende Verkehrsteile sich nicht aus der Region ergeben, z.B. Offenbach daraus jedoch negativ belastet wird);
- (A1.4) der gewonnenen Klage gegen die entsprechende Zielaussage im **RPS 2000** (vgl. das Urteil des BVerwG vom 20.11.03 und das Urteil des VGH KS vom 26.07.2004 zum RPS 2000). Der jetzt von der Landesregierung in Kraft gesetzte Regionalplan (Staatsanzeiger vom 13.09.04) hält aus zahlreichen Gründen nach Auffassung der Stadt Offenbach wiederum nicht einer Normenkontrolle stand; die das ROV abschließende landesplanerische Beurteilung (LPB) ist nach Auffassung der Stadt Offenbach nach den gerichtlichen Auseinandersetzungen zum LEP und RPS rechtlich hinfällig;
- (A1.5) der Tatsache, dass gemäß der landesplanerischer Beurteilung des RP vom 10.06.2002 im ROV die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Zielen der Raumordnung nur hergestellt werden kann, wenn einige Ziele des Regionalplans Südhessen 2000 geändert und weitere Änderungen am Regionalplan herbeigeführt werden (**Änderungsverfahren Regionalplan Südhessen**), insgesamt diese Änderung des Regionalplans Südhessen in der dafür zuständigen Regionalversammlung Südhessen aber noch gar nicht eingeleitet wurde und der Ausgang eines solchen Änderungsverfahrens noch völlig ungewiss ist;
- (A1.6) der rechtlichen Fragwürdigkeit des ROV nach den Ausführungen der EU-Kommission vom 30.03.04 bzw. **massiver Abweichungen vom ROV und der landesplanerischen Beurteilung** (u.a. weichen die eingestellten Verkehrszahlen nach oben vom ROV ab; weiterhin wird von Fraport die Öffnung nach oben angestrebt mit **mindestens** 657.000 Bewegungen/Jahr

und **mindestens** 120 Bewegungen/h; d.h. nachträgliche „Optimierung“ / Kapazitätserhöhung bei ungeklärter technischer Obergrenze und ungeklärten Umweltauswirkungen);

- (A1.7) des Fehlens einer verbindlichen, der gerichtlichen Auseinandersetzung standhaltenden Verkoppelung zwischen Ausbauvorhaben und **Nachtflugverbot**. Nach der nunmehr vorliegenden Planung der Fraport AG zum Nachtflugverbot sind keinerlei Reduzierungen der Flugbewegungen zwischen 22.00 und 6.00 Uhr zu erwarten. Insofern handelt es sich weiterhin nur um Nachtflugbeschränkungen mit gemäß Antrag zuzulassenden Ausnahmeregelungen. Die Stadt Offenbach fordert ein Nachtflugverbot für alle Flugbewegungen von 22.00 bis 6.00 Uhr, ohne Ausnahme für Verspätungs- und Verfrühungsflüge (ausnahmsweise können nach Voranmeldung zugelassen werden: Hilfs- und Rettungsflüge und Vermessungsflüge der DFS), unabhängig vom geplanten Ausbauvorhaben der Fraport AG (vgl. A8).
- (A1.8) der bislang **ungeklärten Risikolage** u.a. bei Ticona , ICE-Bahnhof, DEA-Tanklager und dem Caltex-Gelände im Nahbereich des Flughafens Frankfurt und den Atomanlagen in der Region. Nach den bisher vorliegenden Gutachten des Planfeststellungsantrags und dem Votum der Störfallkommission ist ein Nebeneinander der geplanten NW-Variante und dem Ticona-Werk nicht möglich. Anders lautende Aussagen im PFA ergeben sich nur durch eine mangel- und fehlerhaft Betrachtung des externen Risikos in den betreffenden Gutachten. Bei Verdrängung des Ticona-Werkes ergeben sich vielfältige, bisher in dieser Form nicht bearbeitete Fragestellungen. Wie z.B. die Frage ob der Verlust von Arbeitsplätzen im sekundären Sektor und der dadurch indirekten und induzierten Arbeitsplätze für die Rhein-Main-Region noch vertretbar? Selbst bei Bewältigung dieser gravierenden Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Ticona-Werk bleiben ungeklärte Risikofragen durch weitere sensible Bereiche im Nahbereich des Flughafens bestehen.
- (A1.8.1) der bislang völlig ungeklärten Risikolage östlich der geplanten NW-Variante. Hier sind in erster Linie Orte mit hoher Aufenthaltswahrscheinlichkeit zu betrachten (ICE-Bahnhof, Airrail-Center, Regionalbahnhof usw.) wie Bereiche mit absehbaren Entwicklungen (z.B. Gateway Garden). Auch die unmittelbare Nachbarschaft des neuen Kontrollturms zur Anfluggrundlinie der Nordwestbahn in Bezug auf ein mögliches Absturzrisiko wird nicht untersucht. Hierzu machen die Unterlagen der Fraport AG keinerlei qualifizierte Aussagen.
- (A1.8.2) der eingengten Risikobetrachtung, die fehlerhafte Ermittlung der Absturzhäufigkeit und der ausschließlichen Berücksichtigung von Flugunfällen mit externen Unfallopfern, lassen die Ergebnisse des eingestellten Risikogutachtens G16.1 Zweifelhaft erscheinen. Vor dem Hintergrund der Störfallverordnung sind alle ernstesten Gefahren, also beispielsweise auch ökologische (Folge-) Schäden, in die Betrachtung einzubeziehen; Nach § 6, Abs. 2 LuftVG ist einem Vorhaben, welches die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet, die Genehmigung zu versagen. Alle vorliegenden Risikoanalysen bestätigen die Gefährdung der öffentlichen

Sicherheit und Ordnung durch einen möglichen Betrieb der beantragten Landebahn Nordwest;

- (A1.9) anhängiger Beschwerden bei der EU-Kommission bezüglich der Berücksichtigung europäischer Normen im Hinblick auf **FFH-Gebiete**, Vogelschutz (IBA-Gebiete) und der Seveso-II-Richtlinie. Hinsichtlich der Seveso-II-Richtlinie ist ein Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission eröffnet (DE/ENVI/D/02 2003/5086 – Chemicals-Seveso-Planned Extension of Frankfurt Airport).
- (A1.10) nicht behandelte Auswirkungen des Antrags von Fraport vom 31.08.2002 zur Errichtung eines **Flughafensystem Frankfurt – Hahn** auf das Vorhaben und im ROV unzureichend behandelte **Vorhabensalternativen** (u.a. WI - Erbenheim) gerade auch vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich ungültigen Zielaussage im LEP. Daran ändert auch die Hoffnung der Fraport AG nichts, dass die ergebnisoffene Prüfung bei der Überarbeitung des LEP zwingend nur die NW-Bahn empfehlen könne;
- (A1.11) zweifelhafter / falscher **Fluglärmrechnungen** und ihrer **Bewertung** (diese entsprechen weder den Vorgaben des Länderausschusses für Immissionsschutz – LAI – noch den Vereinbarungen des Mediationsverfahrens, noch dem Stand der lärmmedizinischen Forschung);
- (A1.12) unvollständiger / fehlender / fehlerhafter und **nicht durchgängiger Antragsunterlagen**

muss die Darstellung des Vorhabens, ihre öffentlich - rechtliche Begründung, die sich ableitende Umweltauswirkungsanalyse und die Darstellung raumordnerischer Konsequenzen als unbegründet, unvollständig und falsch zurückgewiesen werden.

Die Stadt Offenbach sieht daher nur eine Konsequenz: Klärung der grundlegenden Fragen und ernsthafte Prüfung von Vorhabensalternativen durch einen neuen Landesentwicklungsplan. Der von Fraport gestellte Planfeststellungsantrag kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht zur Weiterentwicklung einer langfristigen Entwicklungsstrategie für den Flughafen Frankfurt Main unter Berücksichtigung des Ballungsraums Frankfurt Rhein-Main führen.

A 2 Anforderungen aus Raumordnungsverfahren (ROV) und Scoping-Verfahren, 2. Stufe und dem Nachforderungsschreiben des RP

Das Raumordnungsverfahren (vgl. auch Stellungnahme der Stadt Offenbach im ROV – Stv.-Beschluss vom 24.01.02 (I(A)232 / I(A)232/1 und 28.02.02 (I(A)253) – , insbesondere die das ROV abschließende „Landesplanerische Beurteilung“ des RP Darmstadt vom 10.06.02 sowie das Scoping-Unterrichtungsschreiben des RP Darmstadt (Abschluss des Scoping-Verfahrens 2.Stufe für das PVF) vom 15.08.03 und dem Nachforderungsschreiben des RP-Darmstadt (30.08.2004) zeigen eine

Reihe von Anforderungen auf, die vor Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens zu erledigen waren, die im PFV abzuarbeiten sind, deren Abarbeitung in den PF-Unterlagen jedoch gar nicht oder unzureichend vorgenommen ist. Hierzu sind beispielhaft zu nennen:

- (A2.1) Die Luftverkehrsprognose des ROV wird unzureichend überprüft und an die neue Entwicklung angepasst. Der sich hieraus ergebende Bedarfsnachweis für einen Planungszeitraum von mindestens 15 Jahren wird nicht erbracht.
- (A2.2) Völlig unzureichende **Alternativendarstellung** und die Ableitung des Vorhabens aus diesen Alternativen (bzw. zumindest den sich aufdrängenden Alternativen), insbesondere nach Wegfall der Ziff. 7.4 im LEP2000 mit der Zielbestimmung zur „Entwicklung am Standort“ (vgl. auch A1.10, A6) und zu erwartenden Konsequenzen für den RPS2000.
- (A2.2.1) Unvollständige FFH-Alternativprüfung (Betrachtung sämtlicher Planungs-, Standort- und Ausführungsvarianten ausschließlich aus dem Blickwinkel der FFH-Schutzgüter).
- (A2.3) Die Klärung der bestehenden und geplanten sowie der **technisch möglichen Kapazität¹** („**Sättigungskapazität**“) erfolgt nicht.
- (A2.3.1) Die Forderung nach Darlegung der unternehmerischen Ziele des gesamten Vorhabens wie auch einzelner Teilbereiche (Terminal 3, Frachtanlagen, Werftanlagen usw.) sind nicht konkretisiert.
- (A2.4) Die Landesplanerische Beurteilung geht davon aus, dass eine vollständige **Risikoprüfung** im PFV stattfindet. Da es um eine Neuplanung geht, steht die Risikovermeidung im Vordergrund. Aufgrund der Diskussion um die Verlegung / Schließung des Ticona-Werkes und der sich hieraus ergebenden gravierende Folgen stellt sich die Frage eines rechtskonform durchgeführten ROV und inwieweit die mittlerweile seit über einem Jahr eingereichten Planfeststellungs-Unterlagen (09.09.2003) von Fraport überhaupt noch dem aktuellen Diskussionsstand anzupassen sind (vgl. auch A1.9 + A.11). Weitere sensible Bereich im Nahbereich des Flughafens werden unzureichend oder gar nicht in die Risikoprüfung einbezogen. Auch die Einbeziehung des Transports von Gefahrgütern bleibt – entgegen Zusagen von Fraport – unberücksichtigt.
- (A2.5) Das **Vogelschlagrisiko** wird in die Berechnung der Absturzwahrscheinlichkeit unvollständig und fachlich falsch einbezogen. Die rein statistischen Auswertungen sowie der Vergleich mit dem Flughafen München sind unzureichend.

¹ Diese Klärung erscheint besonders wichtig auch im Hinblick auf das von der Stadt Offenbach erstrittene Urteil beim VGH Kassel vom 02.04.2003, in dem der Planfeststellungsbeschluss von 1971 bestätigt wurde (und damit die technische Kapazität des Systems selbst über Grenzen der damaligen Abwägung z.B. mit Lärm hinaus). - Insofern kann sich das heutige PFV (sowohl im Hinblick auf Lärm, Luftschadstoffe und Risiko im Zusammenhang mit Gesundheitsgefahren) nicht nur auf die Prognosezahl für 2015 stützen.

- (A2.6) Eine Auseinandersetzung mit „allen möglichen **Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes**“ unterbleibt.
- (A2.6.1) Der in dem lärmmedizinischen Gutachten festgestellte Handlungsbedarf wird nicht in Maßnahmen umgesetzt. Aussagen zu Frequenz, Anstiegssteilheit, Bedeutung von Stresshormonen sowie die vorgesehene Konzentration der nächtlichen Flugbewegungen auf zwei Stunden (22.00 bis 23.00 und 5.00 bis 6.00 Uhr) fehlen gänzlich.
- (A2.7) Aus den Unterlagen zur A 380-Weft lässt sich schließen, dass eine weitere Grundanfluglinie (**dritte Grundanfluglinie**) über Offenbach geplant ist. Dies wurde in den bisherigen Unterlagen und Aussagen von der Fraport AG nachdrücklich verneint und war nicht Gegenstand im ROV (Lärm, Luftschadstoffe, Risiko). In den nun vorliegenden Antragsunterlagen werden wiederum nur zwei Anfluggrundlinien dargestellt. Dies, obwohl klar ist, dass die Start- und Landebahn 07L/25R für Starts- und Landungen des Flugzeugs A380 unabdingbar erforderlich ist. Im vorliegenden Antrag wird kein Verzicht für Landungen auf der SLB 07L/25R beantragt. Es heißt lediglich, dass „im Regelbetrieb überwiegend nur noch Starts“ auf der heutigen nördl. Parallelbahn stattfinden. - Daher ist der Antrag unvollständig und deshalb zurückzuweisen.
- (A2.8) Das Unterrichtungsschreiben verlangt die Auseinandersetzung mit dem Einfluss von **Gegenanflügen** und **Kurvenanflügen** auf die dargestellten Isolinien. Dies wird seitens der Fraport AG in den Antrags-Unterlagen nicht umgesetzt.
- (A2.9) Es bleiben Mängel im Bereich **Luftschadstoffe**: Hier sind fehlende Neuberechnungen vor dem Hintergrund zusätzlich beantragter Baumaßnahmen, die unterschiedlichen und insgesamt zu niedrigen Angaben zur Emissionshöhe, die Darstellung von Steighöhen und Wirbelschleppen auf das Ausbreitungsverhalten, nicht nachvollziehbarer Ausschluss von Schadstoffparametern (z.B. SO₂ und CO) mit dem Hinweis der Irrelevanz, unzulässige Aufteilung der Quellgruppen d.h. die Quellgruppen sind detaillierter darzustellen und zu bewerten, teilweise fehlende Horizontalprojektionen, Verwendung nicht repräsentativen Datenmaterials, Bereiche erhöhter Belastung werden ungenügend dargestellt und bewertet, fehlende Risikoabschätzung hinsichtlich PM 10 sowie nicht nachvollziehbare Aussagen und Bewertungen (z. B. sind Emissionserhöhungen um bis zu 36% laut Fraport AG „kaum merklich“) zu nennen. Die Zusammenschau dieser Fehler führt dazu, dass die Stadt Offenbach im Bereich Schadstoffbelastung nicht bzw. völlig untergeordnet bewertet wird.
- (A2.9.1) Die Auseinandersetzung mit dem Schadstoff Ozon bleibt weiterhin unvollständig. Vor allem eine Modellrechnung zur Bestimmung des Beitrages des Flughafens zur Ozonsituation 2015 (Planungsfall) wird nicht durchgeführt.
- (A2.9.2) Die Gesamtaussage der Fraport AG, dass hauptsächlich durch den zu erwartenden technischen Fortschritt eine Reduktion der

Schadstoffbelastung eintreten wird, ist aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar. Einige Schadstoffparameter werden künftig möglicherweise sinken, andere werden nachweislich (vgl. Messreihen der HLUG) mit wachsenden Flugbewegungen steigen. Einen „Gesamtparameter Schadstoffe“ wie bei Fraport, der sowohl Feststoffe als gasförmige Schadstoffe verrechnet hat keine Aussagekraft.

- (A2.10) Die verwendeten **Klimamodelle** (MUKLIMO-3; KLAM-21) sollen laut Unterrichtungsschreiben vor dem Hintergrund der Geeignetheit erläutert werden (MUKLIMO-3 ist bspw. ein Stadtklimamodell). Der bisherige Ausschluss der Stadt Offenbach für die Frage möglicher klimatischer Veränderungen könnte auch hierin begründet sein. Nach wie vor bleiben die PF-Unterlagen hier nicht überzeugend.
- (A2.11) Der Nachweis, dass die **sonstigen Maßnahmen** im Straßen- und Schienennetz für den induzierten Verkehr im zeitlichen Zusammenhang mit dem Ausbau erfolgen, ist nicht erbracht.
- (A2.12) Auch bezüglich der **RWE-Umspannstation** ergeben sich Diskrepanzen zum bisherigen Verfahren.

A 3 Vorhaben Fraport und Klagen der Stadt Offenbach sowie Klagen Dritter

Unabhängig von der hier im Planfeststellungsverfahren (PFV) abgegebenen Stellungnahme / Einwendung verweist die Stadt Offenbach auf die anhängigen bzw. entschiedenen Klagen der Stadt Offenbach sowie auch weiterer anhängiger Klagen anderer Gemeinden. Die Klagen bezogen/beziehen sich im Kern:

- (A3.1) auf die fehlende Planfeststellung des bestehenden Flughafens Frankfurt/Main in seiner Gesamtheit und eine damit vorgenommene Gesamtabwägung (allerdings ist zu vermerken, dass die Stadt Offenbach (wie andere Städte und Gemeinden des Rhein-Main-Gebietes) vor dem VGH Kassel (02.04.03) gescheitert ist und das BVerwG die Beschwerde der Stadt Offenbach gegen die Nichtzulassung der Revision mit Beschluss vom 16.12.03 zurückgewiesen hat),
- (A3.2) auf unzureichende Nachtflugbeschränkungen bereits im heutigen Zustand und unzureichenden passiven Lärmschutz („Nachtschutzgebiet“ – Gebiet für die Förderung passiven Lärmschutzes),
- (A3.3) auf angestrebte Kapazitätserhöhungen mit dem bestehenden Start- und Landbahnsystem ohne Planfeststellungsverfahren (u.a. Rto-Schnellabrollweg – HALS D-Top-Verfahren; hier ist anzumerken, dass vor dem VGH Kassel am 01.04.03 der Vergleich geschlossen wurde, bei weiterem Betrieb nach Ende des Probetriebs ein PFV mit Beteiligung von Offenbach durchzuführen; dennoch wird der Rto als Bestand bzw. mit Erfordernis einer „behördlichen Abwägungsentscheidung“ (A2-1, Plan) dargestellt).

- (A3.4) sowie auf Mängel des gültigen, dem ROV, der abschließenden landesplanerischen Stellungnahme des RP Darmstadt und dem PFV zugrunde liegenden Landesentwicklungsplan (LEP2000) und Regionalplan Südhessen (RPS2000) (hier bleibt anzumerken, dass die Zielaussage 7.4 des LEP2000 durch Urteil des VGH Kassel vom 16.08.02 für nichtig erklärt wurde, ebenso der RPS 2000 mit Urteil des VGH Kassel vom 26.07.2004; der jetzt von der Landesregierung in Kraft gesetzte Regionalplan (Staatsanzeiger vom 13.09.04) hält aus zahlreichen Gründen nach Auffassung der Stadt Offenbach wiederum einer Normenkontrolle nicht stand (vgl. erneutes Normenkontrollverfahren der Stadt Offenbach; vgl. auch (A1.3) und (A1.4)),
- (A3.5) auf das Vertragsverletzungsverfahren (Seveso-II-Richtlinie) der Europäischen Kommission (DE/ENVI/D/02 2003/5086 – Chemicals-Seveso-Planned Extension of Frankfurt Airport),
- (A3.6) beantragte EU-Vertragsverletzungsverfahren seitens des BUND hinsichtlich der Eingriffe und Auswirkungen auf FFH-Gebiete,
- (A3.7) rechtskräftiges Urteil hinsichtlich der Bauleitplanung ehem. Caltex-Gelände, deren Ergebnisse Einfluss auf das Vorhaben bzw. dessen Abwägung und begleitende rechtliche Beteiligungsverfahren haben, die jedoch in den PF-Unterlagen nicht oder nicht ausreichend eingestellt wurden.
- (A3.8) auf den PF-Beschluss A 380-Werft und dessen Sofortvollzug (angekündigte Klagen).

A 4 Vorhabensabgrenzung, andere Ausbauvorhaben / Antragsgegenstand

- (A4.1) Das Vorhaben zielt u.a. auf **mindestens** 657.000 Fbw./Jahr im Prognosejahr 2015 (die techn. Sättigungs-Kapazität wird auf 1,0 bis 1,3 Mio. Fbw./Jahr geschätzt). Im Scoping-Unterrichtungsschreiben des RP Darmstadt für das PFV wird eine Auswirkungsanalyse für 657.000 Fbw./Jahr gefordert und dementsprechend sind die PF-Unterlagen ausgearbeitet. Eine Obergrenze (vgl. Stv.-Beschl. I(A) 501 vom 22.05.03) wird von Fraport nicht beantragt. Nach vorliegenden Rechtsgutachten (u.a. aus RDF von RA Gronefeld) und der ergangenen Rechtsprechung zum PF-Beschluss 1971 und aktuell zu den Offenbacher Klagen muss davon ausgegangen werden, dass in diesem Fall die **maximale technische Sättigungs-Kapazität** des beantragten Systems (auch unter nachträglicher „Optimierung“) genehmigt wird. D. h. die hierfür erforderlichen Auswirkungsanalysen (vgl. auch A 7) werden nicht vorgelegt. Die Vorhabensbeschreibung ist falsch. Wie mittlerweile von der Fraport AG zugestanden liegt die maximale technische Kapazität deutlich über den beantragten 657.000 Fbw. (vgl. Aussagen der Fraport AG im Wortprotokoll zum Scoping-Verfahren zum PFV). Eine Ermittlung der maximalen technischen Sättigungs-Kapazität blieb allerdings bisher aus. Aus der Zusammenschau der deutlich höheren technischen Sättigungs-Kapazität mit den Aussagen aus dem RDF, von RA Gronefeld und des VGH-Kassel (02.04.03) zur rechtlich möglichen Nutzung der technischen

Kapazität, ergibt sich als Grenze der Lärmbelastung ausschließlich der als gesundheitsschädlich eingestufte Lärm (gemäß Grundgesetz). Da der Planfeststellungsantrag die technisch mögliche Sättigungs-Kapazität in seinen Auswirkungsbetrachtungen nicht berücksichtigt, ist der Planfeststellungsantrag als unvollständig zurückzuweisen. Aus der Betroffenheit der Stadt Offenbach (unzulässige Einschränkung der kommunalen Planungshoheit, unzulässige und gesundheitsschädliche Fluglärmwirkungen auf soziale, kulturelle, bildungspolitische und gesundheitliche Einrichtungen im Stadtgebiet) ist die Genehmigung der NW-Bahn und die sich daraus ergebende Lärmbelastung (auch mit den von der Fraport AG eingestellten Flugbewegungszahlen) nicht hinnehmbar.

- (A4.1.1) Das beantragte **Nachtflugverbot** bezieht sich auf den gestellten PF-Antrag. Unabhängig von der inhaltlichen Kritik der Stadt Offenbach an dem beantragten Nachtflugverbot (vgl. A8) ist nicht zwingend erkennbar, ob sich das beantragte Nachtflugverbot auf das gesamte SLB-System oder nur auf die beantragte NW-Landebahn (Gegenstand der Planfeststellung) bezieht. Dabei ist in den Antragsunterlagen auch nicht erkennbar, wann das Nachtflugverbot umgesetzt werden soll (Inbetriebnahme der NW-Landebahn?, bei Erhöhung des Koordinationseckwerts?).
- (A4.2) Bislang konnte keine verbindliche, rechtsbeständige Verknüpfung von Ausbauvorhaben und Nachtflugverbot in die Antragsunterlagen hergestellt werden. Auch hier ist im Sinne der „worst-case Auswirkungsbetrachtung“ ein Planungsfall ohne Nachtflugverbot einzustellen. – Ferner wird nach wie vor die „Mediationsnacht“ von 23.00 – 05.00Uhr (keine geplanten Flüge, damit werden jedoch die Bedarfverkehre der Chartergesellschaften – 50-70 Nachflüge/Nacht – nicht erfasst.) und nicht die gesetzliche Nacht (22.00–06.00Uhr) eingestellt. Auch unter diesem Gesichtspunkt ist die Vorhabensbeschreibung und die damit verknüpfte Auswirkungsanalyse unvollständig und falsch.
- (A4.3) Die Vorhabensbeschreibung geht im Wesentlichen von der Errichtung einer zusätzlichen Landebahn und eines zusätzlichen Terminals (Terminal 3) und begleitenden Maßnahmen aus. Eine Veränderung der bisherigen Start- und Landerechte (Ausnahme: Nachtflugverbot; vgl. A4.2) wird im PFV nicht beantragt. Somit muss vom weiteren Landebetrieb auf der bisherigen nördlichen Parallelbahn (07L/25R) ausgegangen werden. Im ROV wie auch im jetzigen PFV werden bei den Lärmausbreitungsrechnungen (und damit bei der Auswirkungsanalyse) keine Landungen auf dieser SLB unterstellt. Im Planfeststellungsverfahren für die A380-Werft wurden Landungen auf dieser SLB zwar eingestellt, die Auswirkungen aber nicht untersucht. Auch insofern ist der vorliegende Planfeststellungsantrag unvollständig und falsch.
- (A4.4) Die Auswirkungsanalyse in den PF-Unterlagen geht von der Differenz zwischen Prognose-Null-Fall und Planungsfall aus. Damit werden als Ist-Bestand auch nicht planfestgestellte Vorhaben wie Rto-Schnellabrollweg oder CCT-Werft oder planfestgestellte Vorhaben wie die A380-Werft und dem sich daraus ergebenden Verkehr eingestellt, deren zusätzlichen Auswirkungen wurden aber an keiner Stelle untersucht. – Des Weiteren werden am

Flughafen Frankfurt weitere Ausbau-Vorhaben vorgenommen wie z.B. Gateway-Gardens, Überbauung ICE-Bahnhof, die ebenfalls Auswirkungen haben (z.B. in Bezug auf das landseitige Erschließungssystem) und nicht erfasst sind. Auch die Beschreibung des Terminals 3 (insbesondere im Hinblick auf Einzelhandelsnutzungen und Büroflächen) ist eher verschleiern im Hinblick auf raumwirksame Auswirkungen (vgl. A13). Komplette Teilbereiche des Vorhabens werden gänzlich aus den Planfeststellungsunterlagen ausgeblendet. Hierzu gehören die Umbauten am Terminal 1, die Erweiterung des Hydrantenbetankungssystems und des Tanklagers, die notwendige Erweiterungen der bestehenden Flugbetriebsflächen für den Betrieb des Flugzeug A380 oder die fehlende Beantragung eines Bauschutzbereichs nach § 12 LuftVG. Die Vorhabensbeschreibung ist unvollständig und auf eine verfahrensmäßige Zersplitterung von Ausbaumaßnahmen angelegt, die eine notwendige Gesamtabwägung verhindert.

- (A4.4.1) Der Prognose-Null-Fall wird seitens der Fraport AG falsch festgelegt. Beispielsweise nennt die Fraport AG als Ausbaubegründung, dass ohne einen Ausbau die Lufthansa AG ganz oder teilweise den Frankfurter Flughafen verlassen wird (Verlust der Hub-Funktion). In der Darstellung des Prognose-Null-Falles (2015) findet sich diese Kernaussage in keiner Weise wieder. Darüber hinaus wurde die Planfeststellung der A380-Werft mit dem Hinweis begründet und auch genehmigt, dass nur mit dem Bau dieser A380-Werft, unabhängig vom Ausbau, die Hub-Funktion aufrechterhalten und die Lufthansa AG in Frankfurt verbleiben werde.
- (A4.5) Nicht Gegenstand des Vorhabens sind die Flugrouten, da sie nach anderen rechtlichen Regelungen festgelegt werden. Dennoch werden bei der Auswirkungsanalyse des Vorhabens notwendigerweise bestimmte Flugrouten und deren spezifische Belegung unterstellt. Es ist daher sicher zu stellen, dass im PF-Beschluss hier Sicherungen vorgenommen werden, um Offenbach vor im PFV nicht abgewogenen Lärmwirkungen und späteren Änderungen, Ergänzungen oder Erweiterungen zu schützen.
- (A4.6) Bereits im ROV sind Mängel an der Funktionsfähigkeit des Vorhabens aufgezeigt worden. Hier bestehen weiterhin Zweifel. – Desweiteren sind Baumaßnahmen Dritter an der Verkehrsinfrastruktur für die induzierten Verkehre erforderlich, die nicht Gegenstand des Vorhabens sind. Auch hier ist im Planfeststellungsbeschluss eine zwingende Verbindung herzustellen.
- (A4.7) In den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen werden Maßnahmen beantragt, die den Flughafen zur Abfertigung des Flugzeugs A380 befähigen (Genehmigungserweiterung von Code Letter E auf Code Letter F). Dies sind beispielsweise Umbauten am Terminal 1 oder auch Erweiterungen der nördlichen Vorfeldflächen und der Flugzeugenteisungsflächen. In diesem im Zusammenhang und auch im Zusammenspiel mit den gänzlich ausgeblendeten Baumaßnahmen (A4.4) ist der Antrag auf Ausbau des Flughafens unvollständig. Aus Sicht der Stadt Offenbach ist der gesamte Flughafen, wegen der Erweiterung der Flugbetriebsflächen im Bestand, der Planfeststellung zu unterziehen.

Aus den vorangegangenen Punkten ergibt sich, dass es erhebliche Differenzen zwischen dem Vorhaben, einschließlich der daraus abgeleiteten Auswirkungen – und dem Antragsgegenstand gibt, der zur Planfeststellung führt. Diese „Lücken“ sind rechtlich verbindlich zu schließen.

A 5 Antragsbegründung, Bedarfsnachweis und Kapazitätsanalyse

A 5.1 Prognose

Jede Prognose ist nur so richtig oder falsch wie die Daten die in das entsprechende Simulationssystem eingegeben werden. Wie bereits mehrfach von der Stadt Offenbach in ihren Stellungnahmen dargestellt, weisen die seitens der Fraport AG angenommenen Rahmendaten (Bevölkerungsentwicklung, wirtschaftliche Entwicklung, Preisentwicklung, Entwicklung anderer Flughäfen, Entwicklung von Low-cost-carriern usw.) keinen erkennbaren Bezug zur realen Entwicklung auf. Des Weiteren sind das Datenerfassungssystem (DES) und der Prognoseflugplan (zentrale Elemente der Prognose) zumindest in Teilen unvollständig, nicht nachvollziehbar hergeleitet und ohne kausalen Zusammenhang untereinander. Schon aus diesen Gründen ist die vorgelegte Prognose für die Stadt Offenbach nicht plausibel und wird in dieser Form abgelehnt.

Sicherlich unbestritten sind die realen Einbußen der Luftverkehrsbranche am Standort Frankfurt in den Jahren 2001, 2002 und 2003 (vgl. Statistiken ADV 2004). Für das Jahr 2004 ist eine gewisse Erholung zu beobachten, die insgesamt den Flugbetrieb am Frankfurter Flughafen zurück auf das Niveau vom Jahr 2000 führt ($\pm 0,5\%$). Unter der Annahme, dass die tiefe Krise der Luftverkehrsbranche vorüber ist und der Frankfurter Flughafen nunmehr zu den Wachstumszahlen aus der Prognose zum ROV zurückfindet ergibt sich folgendes Bild:

	Angaben Fraport AG 2000 bis 2015	Wachstum mit Angaben der Landespl. Beurteilung, 2003 bis 2015
Passagiere/a	82,300.000 Mio.	72,221.571 Mio.
Fracht (inkl. Transit)/a	2.867 Mio. t	2.422 Mio t
Flugbewegungen/a	656.000	609.933

Wenn 20 % (3 Jahre) des gesamten Planungszeitraumes nicht nur nicht die erwarteten Steigerungen erbringen, sondern eine reale fortlaufende Stagnation zur Ausgangsbasis (Jahr 2000) aufweisen löst dies aus Sicht der Stadt Offenbach Anpassungsprozesse der Planungsparameter aus. Eine dreijährige Stagnation ist keine „Nachfragedelle“ sondern ein tiefes

„Nachfrageetal“, dessen Kompensation im Rahmen des Planungszeitraums nicht verlustfrei machbar sein wird.

Sollte der Planungszeitraum 2015 beibehalten werden ist der Koordinationseckwerte an die zu erwartenden rund 610.000 Bewegungen in 2015 anzupassen. Nach Aussagen des Generalausbauplans 2000 der Fraport AG sind 610.000 Flugbewegungen mit einem Koordinationseckwert von 110 bis 112 Fbw/h erreichbar. Die Kapazität der Abfertigungsleistung im Bereich Passagiere sind entsprechend auf rund 72,5 Mio. Passagiere auszulegen. Die von Fraport prognostizierten Zahlen von 657.000 Fbw./a und 82 Mio. Passagieren/a werden nicht vor 2020 (bei gleich bleibendem Wachstum) erreichbar sein.

Prognostizierter Nachfrageverlauf

Nach den bisherigen Aussagen der Fraport AG sollte die maximale derzeitige Sättigungs-Kapazität der bestehenden Flugbetriebsflächen (500.000 Flugbewegungen) bis spätestens 2006 ausgeschöpft sein. Mit der ursprünglichen Planung die NW-Landebahn ab 2007 in Betrieb zu nehmen, würde eine sprunghafte Steigerung der Bewegungszahlen in der Verkehrsprognose des ROV bis 2010 verbunden sein, die in den folgenden Jahren bis 2015 abflachen sollte.

Mit den nunmehr vorliegenden Rahmendaten einer möglichen Verwirklichung des geplanten Ausbaus (Inbetriebnahme frühestens 2009) stellt sich die Frage, ob die prognostizierte Erhöhung von 160.000 Flugbewegungen innerhalb von 6 Jahren (2009 bis 2015) erwartet wird? Unter der Annahme die seitens der Fraport AG prognostizierten Wachstumsraten stimmen und die maximale Kapazität des bestehenden Systems bei 500.000 Flugbewegungen liegt, können bis zur Realisierung der NW-Variante im Jahr 2009 vom Frankfurter Flughafen jährlich rund 20.000 Fbw und damit zusätzliche 120.000 Fbw zwischen 2006 und 2008 nicht angeboten werden (Gutachten G8, Seite 40, Tab.: 2-1). Geht die Fraport AG davon aus, dass nach 2009 diese ca. 120.000 Flugbewegungen bis 2015 wieder ausgeglichen werden können? Die Aussagen der Lufthansa AG, dass eine einmal an einem anderen Flughafen (konkret München) eingerichtete Flugverbindung nicht mehr nach Frankfurt zurückkommt, stehen diesen „Prognosen“ deutlich entgegen. Erstaunlich ist die Aussage der Fraport AG, dass bis 2009 die Nachfrage am Frankfurter Flughafen problemlos bewältigt werden könne. Entweder stimmen die angegebenen Wachstumswahlen der Prognose G8 nicht oder die angegebene derzeitige Kapazität des Start- und Landebahnsystems wird deutlich zu niedrig angegeben.

Auch hieraus wird deutlich, dass der gesamte Bereich Prognose, Prognoseverlauf und Planungszeitraum vollständig zu überarbeiten ist.

Betrachtung der internationalen Flughäfen Deutschlands

Völlig unberücksichtigt bleibt die innerdeutsche Konkurrenzsituation u. a. mit dem Flughafen München bzw. zukünftig Berlin. München wird, nach einer konservativen Trendberechnung in 2015 einen Umsteigeranteil von 45 bis

47 Prozent aufweisen und damit der (relativ betrachtet) primäre Umsteigeflughafen in Deutschland sein. Laut eingestelltem Prognosegutachten wird der Flughafen Frankfurt in 2015 nur noch über einen Umsteigeranteil im Ausbaufall von 42 Prozent verfügen. Damit belegt das Prognosegutachten, dass die HUB-Funktion nicht gestärkt, sondern auch im Ausbaufall geschwächt wird.

Ebenso wird das teilweise enorme Wachstum der Low-Cost-Carrier und die Folgen für Flughäfen ohne dieses Segment (Frankfurt) vollkommen unterschätzt und in der Prognoseplanung bis 2015 nicht im entsprechenden Umfang berücksichtigt.

A 5.2 Kapazitätsanalysen

Überprüfung der technischen Sättigungs-Kapazität.

Wie die Fraport AG selbst bestätigt, liegt die technische Sättigungs-Kapazität des geplanten Ausbaus am Flughafen Frankfurt über den derzeit eingestellten 660.000 Flugbewegungen pro Jahr (Aussage von Herrn Amann während der Erörterung vom 07. bis 11. April 2003, vgl. Wortprotokoll 3. Tag, S.40). Da bis heute keine belastbare Simulation zur technischen Kapazität vorliegt ist diese zu ermitteln. Zusätzlich sind mögliche limitierende Faktoren (bspw. Überlastung des Luftraums, Engpässe der landseitigen Anbindung) zu untersuchen und ggf. der reinen technischen Sättigungs-Kapazität des Ausbauvorhabens in Rechnung zu stellen.

Die in den PF-Unterlagen eingestellte Kapazitätsanalyse ist auch nach Beschreibung des Gutachters lediglich eine Berechnung und Verteilung des laut Planungsflugplan 2015 durch den Vorhabensträger vorgegebenen Tagesaufkommens. Eine Grenzwertbetrachtung der technisch möglichen Kapazität erfolgt nicht. Dies hat zur Folge, dass die zukünftig tatsächlich möglichen Fluglärmbelastungen nicht dargestellt werden. Laut Ausführungen der Gutachter der Luftverkehrsbehörde des Hessischen Ministers für Verkehr und der Rechtsprechung, darf aber eine einmal genehmigte Anlage die tatsächlich mögliche Kapazität ohne weitere Genehmigungen nutzen (siehe Gutachten des Ra Gronefeld von 2001). Zentrale Fragen, die nicht einmal andeutungsweise in den PF-Unterlagen diskutiert, geschweige denn geklärt werden, bleiben offen (vgl. A4.1).

A 5.3 Standortsicherung als öffentliche Daseinsvorsorge / Flughafenkonzept der Bundesregierung

Der beantragte Ausbau des Flughafens Frankfurt wird mit der Standortsicherung des Flughafens Frankfurt im internationalen Luftverkehr und als primärer Umsteigeflughafen in Europa begründet.

Aus der Argumentation der öffentlichen Daseinsvorsorge sind sowohl die Umsteigepassagiere wie auch weit entfernte „Originärpassagiere“ (Ruhrgebiet – Nähe zu Düsseldorf und Köln/Bonn) herauszunehmen. Bei einem derzeitigen Umsteigeranteil von über 50 Prozent und einem prognostizierten Umsteigeranteil von 42 Prozent im Jahr 2015 und etwa 35 Prozent Originär-Passagieren (18 Mio.) die im Einzugsbereich eines anderen

internationalen Flughafens leben, dient der Flughafen Frankfurt nicht mehr vorwiegend dem endogenen Bedarf. Über 50 Mio. der 83 Mio. prognostizierten Passagiere kommen nicht aus dem regionalen Markt, es sind Umsteigepassagiere oder Passagiere deren Verkehrsbedürfnis durch einen anderen deutschen internationalen Flughafen (Düsseldorf, Münster-Osnabrück, Köln / Bonn, Hannover oder Stuttgart) abgedeckt wird oder abgedeckt werden kann. Die sich aus dem prognostizierten Aufkommen ergebenden Umweltbelastungen können nicht den Bewohnern der Region zugemutet und mit öffentlicher Daseinsvorsorge begründet werden, da das Aufkommen zu 60 bis 70 Prozent nur dem Verkehrsbedürfnis eines exogenen Marktes dient.

Unter diesem Gesichtspunkt kommt dem Verminderungs- und Vermeidungsgebot eine zentrale Bedeutung zu. Die Frage nach alternativen Szenarien (Vorhabensalternativen), wie Aufbau eines Airportsystems, langfristigen (mindesten 30 jährigen) Entwicklungsstrategien werden zur zentralen und standortentscheidenden Frage.

Die Fraport AG verwendet die Aussagen im Flughafenkonzept der Bundesregierung (August 2000) als zentrale Ausbauargumente. Das Flughafenkonzept der Bundesregierung sowie insbesondere der Umgang mit den Inhalten durch die Fraport AG wird von der Stadt Offenbach abgelehnt.

Kernpunkte der Kritik sind:

(5.3.1) Wesentliche Bereiche werden vom Flughafenkonzept gänzlich ausgeblendet (bspw. Infrastrukturengpässe, Risikofragen, Optimierungsmaßnahmen sowie eine bundesweite Flughafennetzplanung).

(5.3.2) Das in den PF-Unterlagen als Begründung für den Ausbau des Flughafens Frankfurt zitierte Flughafen-Konzept der Bundesregierung wird offensichtlich fehlinterpretiert. Das Konzept spricht zwar von der Bedeutung des Umsteigerflughafens Frankfurt im internationalen Luftverkehr, begründet aber vordergründig nur die Notwendigkeit des Luftverkehrssystems auf den 17 internationalen Flughäfen in Deutschland. Das Konzept der Bundesregierung geht von einer dezentralen Konzeption in Deutschland aus. Die Fraport-Unterlagen lassen eine Einbindung in ein Gesamtverkehrskonzept vermissen.

(5.3.3) Das Flughafenkonzept keine eigene Erhebung vorhandener und künftig benötigter Kapazitäten aufweist, d.h. die Angaben der Flughafenbetreiber kritiklos übernimmt. Dies führt beispielsweise dazu, das die maximale Terminalkapazität in Frankfurt mit 44 Mio. Passagieren angegeben wird (hiermit wird unter anderem die Dringlichkeit des Ausbaus unterstrichen), tatsächlich jedoch derzeit ca. 50 Mio. Passagiere abgefertigt werden und in den Planungsunterlagen der Fraport AG von maximal 58 Mio. Passagieren gesprochen wird. Ähnliches gilt für den Koordinationseckwert.

(5.3.4) Im einzigen Punkt, der den Flughafenbetreibern etwas abverlangt, nämlich der Frage der Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Schiene, verabschiedet sich die Fraport AG vom Flughafenkonzept. Das Flughafenkonzept benennt verlagerbare Verkehre in einem Bereich von 4 Std. Bahnfahrzeit. Die Fraport AG betrachtet diesen Bereich lediglich mit etwas mehr als 1 Std. Bahnfahrzeit.

Unter dem Strich ist daher das Flughafenkonzept der Bundesregierung keine ausreichende Ausbaubegründung., In diesem Konzept werden lediglich die von Fraport in die Mediation unter Konkurrenzgesichtspunkten zu den Flughäfen London, Amsterdam und Paris eingebrachten pauschalen Werte (vgl. auch nachfolgende Abb.).

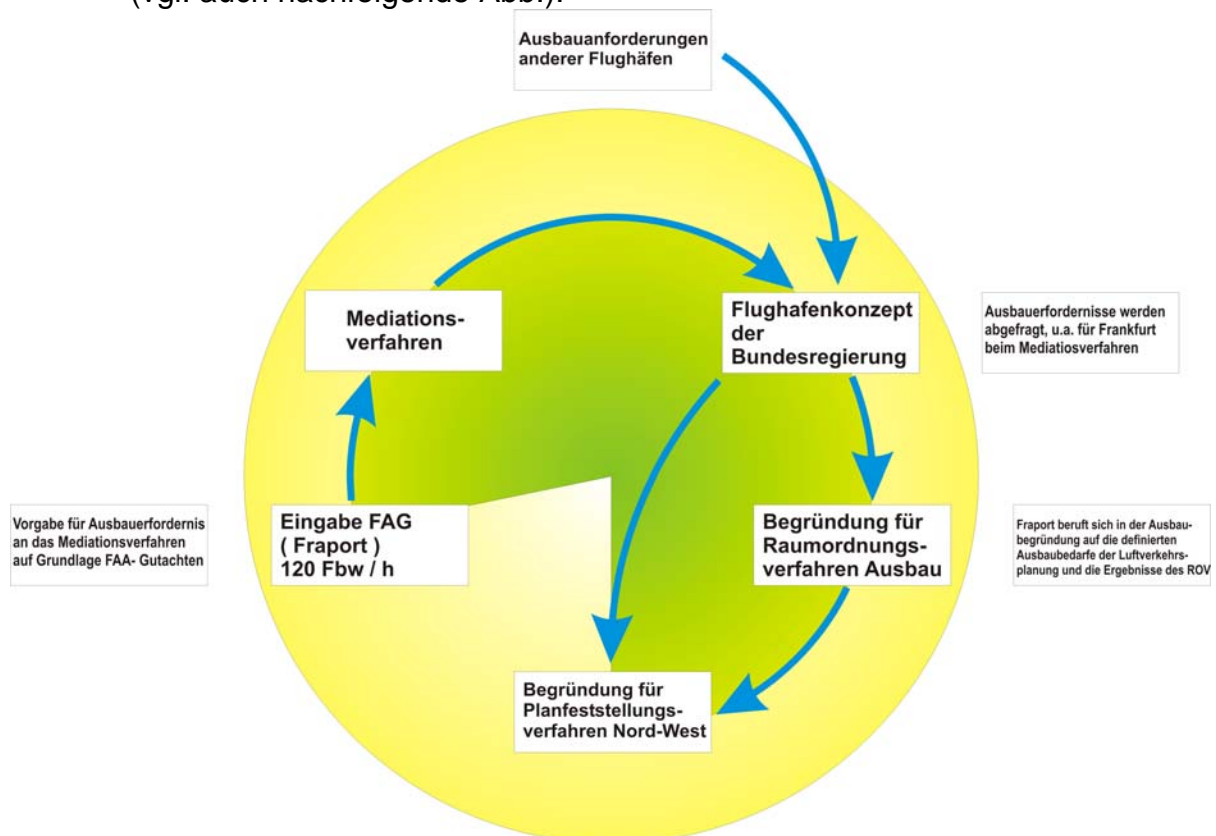


Abb.: 120 Flugbewegungen pro Stunde = 656.000 Fbw pro Jahr - die " Self - Fullfilling - Prophecy " der Fraport

Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur

Neuerdings wird versucht die Fraport AG im Verbund mit der Deutschen Lufthansa, der Deutschen Flugsicherung und dem Flughafen München, die fachplanerisch schwache Grundlage der öffentlichen Daseinsvorsorge mit einem Lobbypapier der „Initiative Luftverkehr“ (Fraport, DFS, LH, Flugh. München) aufzubessern.

Neben der grundsätzlichen Frage nach der Belastbarkeit des verwendeten Szenarioaufbaus (u.a. linearer Trendfortschreibung) sind die Ansätze und Folgerungen zum Teil nicht plausibel:

- Eine Basis der Prognose bildet die erwartete Zunahme der Low-Cost-Carrier. Diese führen weniger zu der prognostizierte Zunahme bei den

- 8 großen Flughäfen, sondern werden eher auf Regionalflughäfen wie Hahn, Lübeck etc. realisiert.
- Im Masterplan selbst wird ausgeführt, dass 60% der Billig-Flüge auch mit anderen Fluggesellschaften durchgeführt worden wären, so dass der Low-Cost-Carrier-Effekt bei der absoluten Zunahme der Passagierzahlen überschätzt scheint.
 - Ein ITP-Gutachten zum Flughafen Hahn sagt ferner aus, dass der Beschäftigungseffekt bei Low-Cost-Carrier nur die Hälfte des üblichen Beschäftigteneffektes beträgt, so dass die Aussagen über drohenden Arbeitsplatzverlust übertrieben sind.
 - Die Differenz der Passagierzahlen zwischen Ausbau- und Nichtausbauszenario werden nur als Abwanderer zu ausländischen Flughäfen verbucht. Integrations- und Substitutionseffekte wie Bahn-, Pkw-Benutzung, Urlaub zu Hause usw. bleiben unberücksichtigt, so dass der als Horrorszenario entwickelte wirtschaftliche Schaden infolge Nichtausbau zu relativieren ist.

Insgesamt gelingt auch mit dem „Masterplan“ („Lobbyisten-Papier“) nicht die zwingende Begründung des Flughafenausbaus als öffentliche Daseinsvorsorge. Im Gegenteil: Geht man von dem niedrigeren Passagier-Realwert von 2003 und den ursprünglich angesetzten Steigerungsraten aus, so ist der Ausbau der Flughäfen FRA, MUC, BBI und DUS überflüssig.

A 6 Vorhabensalternativen und Variantenauswahl

Sich aufdrängende Vorhabensalternativen (Satellitenairport, Flughafensystem, etc.) wurden in den Planfeststellungsantrag nicht einbezogen. Ein Flughafen der vorwiegend nicht dem endogenen Bedarf dient sollte agglomerationsfern errichtet und nicht agglomerationsnah erweitert werden.

A 6.1 Keine Transparenz der verwendeten Auswahlkriterien

Obwohl durch die Unterrichtungsschreiben des RP-Darmstadt aufgefordert, vorurteilsfrei und nachvollziehbar die Auswahl der untersuchten Varianten und Alternativen, einschließlich Wiesbaden-Erbenheim und Verlagerungskonzepten, darzulegen, beschränkt die Fraport AG ihre Untersuchung von Varianten und Vorhabensalternativen ausschließlich auf die von ihr favorisierten und die Region stark belastenden Varianten am Standort selbst. Trotz zahlreicher Mängel (externes Risiko, externe Kosten, Lärmfolgegebiet, etc.) beantragt die Fraport AG die Variante Nordwest zur Planfeststellung, da diese Variante die offensichtlich höchsten Kapazitätswachse ermöglicht.

Diese technisch mögliche Kapazität wird an keiner Stelle (UVS, Lärmgutachten, Schadstoffberechnungen, etc.) einer Untersuchung unterzogen.

Anhand eines als „nicht verbindlich“ in die PF-Unterlagen eingestellten, fehlerhaften und, in Bezug auf mögliche Varianten, unvollständigen

Gutachtens zur Kapazitätsanalyse wird die Zahl der Vorhabensalternativen, ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der von Fraport geforderten – nicht nachgewiesenen – stündlichen Kapazität, unzulässig eingeschränkt. Raumordnerische Belange, Verminderungs- und Vermeidungsgebot, Fluglärmbelastungen der angrenzenden Siedlungsbereiche im Großraum des Flughafens bleiben ebenso unberücksichtigt wie ausgewiesene Schutzgebiete. Stattdessen werden Arbeitsplatzauswirkungen zwischen Wetzlar und Mannheim in der Nordsüd-Achse und zwischen Lorsch und Aschaffenburg in der Ostwest-Achse untersucht. Ebenso großräumige Untersuchungen über die Auswirkungen des Vorhabens auf die Raumordnung und die Umwelt unterbleiben.

Obwohl öfter Bezug auf die Mediation genommen wird, werden alle Gutachten der Mediation nicht in die PF-Unterlagen mit der Begründung eingestellt, dass diese „...wissenschaftlichen und fachlichen Anforderungen (nicht) genügen.“

Somit ist der Mediationsergebnisbericht keine relevante Planungsgrundlage für das Planfeststellungsverfahren.

Wird weiterhin Bezug auf die Mediation genommen, so sind die gesamten Unterlagen öffentlich auszulegen.

Der Forderung bereits aus dem Unterrichtungsschreiben des RP Darmstadt zum ROV „insbesondere nach Transparenz der verwendeten Auswahlkriterien“ ist seitens Fraport noch immer nicht erfüllt.

A 6.2 Unzureichende Untersuchungstiefe

Mit den ins Verfahren eingeführten 23 Varianten wird seitens der Fraport AG eine Untersuchungstiefe und Wissenschaftlichkeit vorgetäuscht, die faktisch nicht vorhanden ist. Varianten werden unzulässigerweise zu früh aus dem Verfahren geworfen, andererseits werden zielführende Varianten, die benannt werden können, nicht berücksichtigt.

A 6.3 Alternativen / Vollständigkeit der Varianten / Variantenauswahl

Das Minimierungs- und Vermeidungsgebot erfordert die Berücksichtigung von Vorhabensalternativen, die weitestgehend Eingriffe in Natur, Umwelt und andere schutzbedürftige Güter vermeiden. Dieser Forderung geltender Planungsnormen wird an keiner Stelle der PF-Unterlagen nachgekommen. Die ausschließlich und dazu nicht stringent durchgehaltenen und auch nicht begründeten oder nachgewiesenen betrieblichen Aspekte (120 Bewegungen pro Stunde als ausschließlicher Maßstab, Hub-Fähigkeit, Ausbau unter Betrieb) sind nicht ausreichend für eine Variantenauswahl (zumal in den ROV-Unterlagen die unter diesen Gesichtspunkten auszuschließende Variante Süd die von Fraport gewählten Bewertungskriterien nicht erfüllt und trotzdem als Variante in das Verfahren im ROV eingebracht wurde).

In Anbetracht der derzeitigen Renovierung der bestehenden Nordbahn ohne auch nur eine Flugbewegung zurückzunehmen, erscheint die Umstrukturierung von Gebäudeteilen des Flughafens im Vergleich eine

logistische Kleinigkeit. Auch hier werden Varianten ohne erforderliche Detailbetrachtung und zumindest fragwürdiger Begründung zu früh aus dem Verfahren ausgeschieden.

Weitere Varianten können ohne detaillierte Untersuchung wegen offensichtlich ungenügender Kapazität, oder anderen Hindernissen ausgeschlossen werden. Letztlich verbleibt, allein unter dem Gesichtspunkt der Kapazität, nur noch die Nordwestvariante.

Nicht eingestellt und diskutiert werden Vorhabensalternativen wie:

- Flughafensystem mit Satellitenflughäfen (siehe Unterrichtsschreiben des RP bereits im ROV bzw. TOP4 des Unterrichtsschreibens zum PFV),
- Verlagerungsalternativen,
- Optimierung des bestehenden Start- und Landebahn-Systems durch Öffnung der Startbahn 18 als Start- und Landebahn für die Betriebsrichtungen 18/36 unter Einbeziehung eines Satellitenflughafens.

Die Einbindung des Flughafens Frankfurt-Hahn in ein Flughafensystem wird durch die vertragliche Zusicherung des Landes Hessens von 20 Mio. Euro bis 2009 zur Sicherung des geplanten Ausbaus des Standortes Flughafen Hahn quasi unausweichlich. Es werden in den PF-Unterlagen keinerlei Konsequenzen gezogen. Nicht nur das ein Nachtflugverbot in Frankfurt an das Ausbauprojekt in Frankfurt gekoppelt wird, nunmehr mehrern sich die Aussagen, dass eine Kooperation beider Flughäfen ein wichtiger Schritt sei um das Nachtflugverbot in Frankfurt zu realisieren (Jochen Riebel, Europaminister Hessens, FR. 05.04.2004). Unter diesem Gesichtspunkt sind Möglichkeiten und Grenzen des Flughafensystems Frankfurt-Hahn im Ausbauprozess Frankfurt in die Abwägung einzustellen.

Nicht weiter untersucht und pauschal ausgeschlossen werden Varianten, die offensichtlich die von Fraport geforderten Kriterien erfüllen und darüber hinaus zur Lärmverteilung und Lärminderung beitragen könnten (Minimierungs- und Vermeidungsgebot).

A6.4 Minimierungs- und Vermeidungsgebot

Das Minimierungs- und Vermeidungsgebot wird in den vorliegenden PF-Unterlagen vollständig verletzt. An keiner Stelle der PF-Unterlagen werden Alternativen diskutiert, mit denen weniger massive Eingriffe in Natur und Umwelt zielführend hätten sein können. Die ausschließliche Berücksichtigung betrieblicher Aspekte muss als unzureichend für eine Abwägungsentscheidung zurückgewiesen werden.

A 7 Fluglärm / Gesamtlärm

A 7.1 Allgemeines

Die Planunterlagen lassen nicht erkennen, dass der im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geforderten Problembewältigung hinsichtlich des Lärms in ausreichender Weise Genüge getan wurde. Das Problembewältigungsgebot fordert zunächst alle Anstrengungen zur Problemvermeidung, d.h. zur Lärmreduktion an der Quelle. Hier ist darzulegen, warum weitere Einschränkungen zum Schutz der Betroffenen nicht vorgenommen werden können.

Aufgrund des Charakters der Planfeststellung als umfassender, gestaltender und endgültiger Planung geht es um eine Problembewältigung, die keine Interessenkonflikte, die von der Planung ausgehen, unbewältigt lässt (BVerwGE 45, 309/327; BVerwG, Urt. v.14.2. 1975 - IV C 21.78, E 48, 56/68; BVerwGE 52, 237/245; BVerwG, Urt.v. 9.3.1979 – BVerwG 4 C 41.75, BVerwGE 57, 297/300). Erhebliche Lärmbelastungen sind durch Abwägung nicht überwindbar, sie bedürfen der Problembewältigung. Das Gebot der Problembewältigung (auch "Konfliktbewältigung") fordert zunächst die Problemvermeidung durch planerische Gestaltung (BVerwG, Urt. v. 27.10.1998 - 11 A 1/97, NVwZ 1999, S. 644 - Flughafen Erfurt), z.B. durch eine bestimmte Standortwahl oder eine andere Ausrichtung der Verkehrsanlage, es kann auch den Verzicht auf eine Landebahn bedeuten. Hierzu gehören ebenso Kapazitätsbeschränkungen, ein bestimmter (lärmarm) Maschinenmix, lärmmindernder Anflug, Steigflugverfahren oder Nachtflugbeschränkungen (BVerwG, Urt. v. 29.1.1991, München II). Der Planfeststellungsbeschluss muss daher den Flugbetrieb so gestalten, dass die Anzahl der durch Lärm Betroffenen so gering wie möglich gehalten wird. Erst wenn die vorhandenen Konflikte auf der Ebene der Problemvermeidung nicht lösbar sind, ist über eine Problembewältigung durch entsprechende Schutz- und Ausgleichsansprüche der Betroffenen zu entscheiden. Das Problembewältigungsgebot fordert in diesem Sinne die Ausschöpfung lärmmindernder Maßnahmen und vor allem die Prüfung zur Vermeidung von Nachtlärmverkehr.

Die Planunterlagen der Fraport AG weisen jedoch nicht nach,

- ein modernes Lärmmanagement eingeführt zu haben bzw. mit dem Ausbaivorhaben einführen zu wollen bzw. alle Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes auszunutzen,
- lärmmindernde Anflug- und Steigverfahren in ihren Möglichkeiten und Wirkungen ausgelotet zu haben und
- aus welchen Gründen ein Nachtflugverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr nicht möglich sein sollte.

Aus Sicht der Stadt Offenbach haftet den Planunterlagen der Mangel an keine Problemvermeidung im Bereich Lärm aufgearbeitet zu haben, obwohl von verschiedensten Seiten hierzu hinreichend detaillierte und fundierte Vorschläge gemacht wurden (vgl. Stellungnahmen der Stadt Offenbach im Rahmen des Flughafenbaus Frankfurt, Vorschläge der

Fluglärmkommission, Lärmentlastungskonzept der Stadt Raunheim und weitere). Entsprechend ist den Planunterlagen sowohl für den bestehenden Betrieb sowie für den Ausbauzustand nicht zu entnehmen, inwieweit die Anzahl der Betroffenen und/oder die Qualität der Betroffenheit (Lärmwerte) reduzierbar ist.

Die Stadt Offenbach fordert eine Darstellung von Maßnahmen zur Problemvermeidung (hier Bereich Lärm). Sollte die Fraport AG der Auffassung sein, dass diese Maßnahmen aus betrieblichen, organisatorischen oder finanziellen Gründen nicht durchführbar sind hat sie dies ausführlich zu begründen und in den Planunterlagen darzustellen.

Abwägungserheblicher Lärm

Für die Abwägung sind auch Lärmwerte von Bedeutung, die unterhalb der gesundheitlichen Beeinträchtigungs- und Belästigungsschwelle liegen. Dieses ist vom Bundesverwaltungsgericht festgestellt worden. "Die von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen einer gerechten - planerisch gestaltenden - Abwägung vorzunehmenden Bewältigung der durch einen Flughafenneubau aufgeworfenen Probleme des Lärmschutzes beschränkt sich nicht allein auf "unzumutbaren" Fluglärm im Sinne der Rechtsprechung zu §9 Abs.2 LuftVG. Als abwägungserheblicher Belang ist vielmehr jede Lärmbelastung anzusehen, die nicht nur als geringfügig einzustufen ist." (BVerwG Urteil vom 29.1.1991 4C 51/89):

In den Unterlagen der Fraport AG wird nicht dargestellt, ab wann Lärmeinwirkungen vorliegen, die als geringfügig einzustufen sind und ab wann Lärmwirkungen als abwägungserheblich angesehen werden. Dieser gesamte Bereich wird in den Antragsunterlagen nicht thematisiert und bietet entsprechend keine Datengrundlage die der Abwägung zugeführt werden kann.

Entsprechend werden in den Antragsunterlagen lediglich die absoluten Lärmwerte zugrunde gelegt und die relative Zunahme außer Acht gelassen. Zur Verdeutlichung ein Beispiel: Ein Wohnbereich der unter den bisherigen Bedingungen einen äquivalenten Dauerschallpegel von 30 dB(A) zu verzeichnen hat, nach den Ausbauplanungen der Fraport AG künftig jedoch 40 dB(A) unterliegt wird keinerlei Bewertung noch Abwägung zugeführt. Das eine sprunghafte Lärmzunahme von 10 dB(A) die Geringfügigkeitsschwelle überspringt und abwägungserheblich ist dürfte hingegen weitgehend unbestritten sein. Da keine der seitens der Fraport AG vorgelegten umhüllenden Lärmkurven den äquivalenten Dauerschallpegel von 40 dB(A) umfasst bleibt die Zunahme von 10 dB(A) unbewertet. Es sei an dieser Stelle an das Flugroutenurteil der Taunusgemeinden erinnerte, welche mit einer ähnlichen Fragestellung zumindest eine erneute Abwägung gerichtlich erzwungen hat.

Bei einer Vielzahl bisheriger Genehmigungsverfahren wird eine Pegelerhöhung von 3 dB(A) gegenüber der Vorbelastung als wahrnehmbar anerkannt, sodass eine Änderung um wenigstens 3 dB(A) im Sinne von „nicht geringfügig“ angesetzt wird. Die 3 dB(A) stammen aus den Erkenntnissen der Psychoakustik, die sich mit der Schallwahrnehmung befasst. Danach sind Lautstärkeänderungen im Hörschwellenbereich ab ca. 3 dB(A) unterscheidbar. Die Stadt Offenbach fordert eine relative Veränderung von 3 dB(A) zur vorhandenen Vorbelastung als abwägungserheblichen Lärm einzustufen und für die Beurteilung des Ausbaufahrens heranzuziehen.

Die Stadt Offenbach weist deutlich darauf hin, dass die geforderten 3 dB(A) bereits ein Zugeständnis für die Frage des abwägungserheblichen Lärms darstellt, da einige Fachleute davon ausgehen, dass im Bereich Fluglärm die Hörschwelle und Wahrnehmbarkeit deutlich unter 3 dB(A) liegen. Hierzu ein Beispiel:

„Es wird angenommen, dass an einem Immissionspunkt in Flughafennähe 30 Flugbewegungen pro Stunde - in diesem Fall alle mit gleichem zeitlichen Abstand und gleich laut mit einem Maximalpegel von 90 dB_(A), - hörbar sind. Also werden bei 30/h die Spitzen in einem Abstand von 120 Sekunden hörbar. Die Zeit des Lärmereignisses über 55 dB_(A) beträgt 70 Sekunden, die Lärmpause also 50 Sekunden. Steigert man die Bewegungszahl um 9 %, verkürzt man also den zeitlichen Abstand auf 110 Sekunden, dann beträgt die Lärmpause nur noch 40 Sekunden, nimmt also um 20 % ab. Zwei Drittel der Zeit ist dann lärm- bzw. kommunikationsgestört. Es ist offensichtlich, dass diese Steigerung nicht unbemerkt bleiben wird. Dabei beträgt die Änderung des Mittelungspegels ($q = 3$) nicht einmal 0,4 dB_(A)“. (J. H. Beckers: Wahrnehmen von Pegeländerungen bei Fluglärm)

Die Stadt Offenbach hat in ihren verschiedenen Stellungnahmen die Erstellung einer regionalen Fluglärmkarte vorgeschlagen, die die Ist-Situation bezüglich Fluglärm bis auf die 30 dB(A) Kontur darstellt (die topographischen Verhältnisse der Rhein-Main-Region sind zu berücksichtigen). Die gleiche Karte für den geplanten Ausbauzustand, die die Veränderungen der Flugrouten, die Belegungszahlen der Flugrouten den Kapazitätsanstieg usw. erfasst, würde die regionalen Veränderungen der Fluglärmsituation ganzheitlich verdeutlichen (nebenbei auch diejenigen Gebiete die nach dem Ausbau eine Lärmentlastung zu verzeichnen hätten). Auch die in der Region vielfach diskutierte Lärmverteilung (Demokratisierung des Fluglärms) könnte mit dieser Aufarbeitung auf eine tragfähige Diskussionsgrundlage gestellt werden. Die Stadt Offenbach wiederholt ihre Forderung zur Erstellung einer regionalen Fluglärmkarte vor allem um den Bereich des abwägungserheblichen Lärms überhaupt erkennen zu können.

Abschließend sei bemerkt, dass die europäische Umgebungslärmrichtlinie in ähnlicher Weise den Bereich Lärm bearbeitet sehen will. Zwar sind der Umgebungslärmrichtlinie keine konkreten Lärmwerte zu entnehmen (bleibt dem nationalen Gesetzgebern vorbehalten), jedoch ist die Erstellung von so genannten strategischen Lärmkarten (Konfliktkartierung) vorgesehen.

A 7.2 Grundlagen

Grundlage der Lärmgutachten sind der Planungsflugplan (PFP), Bahnbelegungsstrategie und das Datenerfassungssystem (DES). Diese Datengrundlage ist weiterhin nicht belastbar.

Flugrouten. Da die Flugrouten und ihre Belegung nicht planfestgestellt werden, fordert die Stadt Offenbach die sich ergebenden Fluglärmkurven verbindlich so festzuschreiben, dass Veränderungen einer Beteiligung der Gemeinden mit möglichem Rechtsweg unterzogen werden müssen.

A 7.3 Bewertungsmaßstäbe

ROV

Als Basisjahr wird das Verkehrsaufkommen des Jahres 2000 mit den sechs verkehrsreichsten Monaten angenommen. Diese Bewegungszahlen werden pauschal ohne Einzelnachweis des monatlichen Aufkommens angenommen. Die im Gutachten angenommenen Zahlen der sechs verkehrsreichsten Monate sind nicht nachvollziehbar, gleiches gilt somit auch für den Planungsnullfall und den Planungsfall.

Ausdrücklich merkt der Gutachter an, dass nur die AzB/99 die einzige Berechnungsmethode, aller aufgeführten, sei, die eine wissenschaftliche Aussagekraft besitze. Der RP verweist jedoch deutlich auf die gültige AzB (= AzB '84).

Trotz der Anmerkung des Gutachters fehlt die Einstellung von Großraumflugzeugen (A380).

Die Auswirkungen der beiden angewandten AzB, dargestellt in den Abbildungen 7-1 bis 7-50 des Lärmgutachtens Fluglärm, lassen sich anhand dieser Abbildungen nur schwer vergleichen. So wird nach AzB/99 der $L_{eq(3),FLG}$ und der $L_{eq(3) Tag}$ für beispielsweise 60 dB dargestellt, nicht jedoch die vergleichbaren Werte nach AzB 84. Festzuhalten bleibt, dass die Darstellung nach AzB/99 offensichtlich nicht die am Lärmmesspunkt Offenbach-Lauterborn gemessenen Werte widerspiegelt. Somit dürften die Werte des Planungsnullfalls und des Planungsfalls mit dem gleichen methodischen Fehler behaftet sein. Damit wird die tatsächliche und zukünftige Lärmbelastung in Offenbach unterbewertet.

PFV

Die jetzt eingestellte Berechnungssystematik weicht nochmals deutlich sowohl von den Empfehlungen des LAI (Länderausschuss für Immissionsschutz), als auch von den Empfehlungen der Mediation, als auch von den Berechnungen des ROV ab. Die Durchgängigkeit der Untersuchungsergebnisse im Verfahren ist damit nicht gewährleistet.

Die jetzt angewandte Methode der „Realverteilung mit positiver Standardabweichung“ ist wissenschaftlich nicht haltbar, verschlechtert u.a. die dargestellte Betroffenheit Offenbachs und wird daher abgelehnt.

Desweiteren wurden inzwischen auch deutlich, welche systematischen Schwächen selbst der AzB99 (Entwurf) (vgl. Untersuchung deBaKom zu Empa-Gutachten und „Schweizer“ Berechnungsmethode Flula) anhaften, so dass deutlich größere „Lärmteppiche“ als bislang unterstellt angenommen werden müssen.- In diesem Zusammenhang ist auch deutlich auch Mess- und Berechnungstoleranzschwellen (ca. 1 – 2 dB(A)) hinzuweisen. Auch dies – durchaus abwägungserheblich - wird bei den Ausbreitungsberechnungen und Schwellwerten nicht berücksichtigt.

Insbesondere gravierend ist jedoch das Verlassen der so genannten 100 : 100 - Regel. - Die Stadt Offenbach ist der Auffassung, dass die sog. 100 : 100 - Verteilung für alle zur Beurteilung betrachteten äquivalenten Dauerschallpegel für den gesamten Beurteilungszeitraum (nicht nur die Nachtzeit) angewendet werden muss. Gründe für diese Auffassung sind:

- die bisherigen Festlegungen im Verfahren selber, einschließlich des Unterrichtungsschreibens des RP, wobei nicht nachvollziehbar dargestellt wird, warum lediglich die Nacht der 100 : 100 – Betrachtung unterzogen wird,
- die gefestigte Rechtsprechung (z. B. Bay. Verwaltungsgerichtshof 1989),
- lärmmedizinische und sozialpsychologische Gründe (unter Beachtung des Vorsorgeprinzips), die von den Gutachtern der Fraport AG (Griefahn et al.) nicht wirklich widerlegt werden,
- ein sinnvoller Bezug zur Lärminderungsplanung.

Die in den Unterlagen verwendete Dämpfung zwischen Außenlärm und Innenlärm durch das gekippte Fenster von 15dB(A) wird als Maximalwert abgelehnt und ist auf den Wert von 10dB(A) zu reduzieren.

A 7.4 Auswirkungen

In den Lärmprognosen nicht dargestellt werden die in der Prognose aufgeführten Prognosestützjahre 2005, 2010 und 2015. Die Stadt Offenbach fordert eine Prognose und Lärmgutachten, die deutlich über 2015 hinausgehen (mindestens bis 2020; rollierende Prognose).

Die Ergebnisse der lärmmedizinischen Forschung und Empfehlungen der Mediation werden in den PF-Unterlagen und in den Gutachten unvollständig berücksichtigt (vgl. Tab. im Abschnitt 7.9.1).

Daher sind aus Gründen der **Gesundheitsvorsorge** bestimmte Lärmwerte nicht zu überschreiten:

Dies gilt insbesondere, da es Personengruppen in der Bevölkerung gibt, die bei Lärmbelastungen besonders starke Wirkungen zeigen oder auf Lärmbelastungen besonders sensibel reagieren.

A 7.5 Landseitiger Verkehrslärm

Die Vorbelastung im Offenbacher Straßennetz durch Straßenverkehrslärm berücksichtigt das Offenbacher Netz unvollständig bzw. falsch. Waldstraße, Mainstraße, Nordumfahrung fehlen, das Belastungsverhältnis zwischen Berliner Straße und den anderen Hauptverkehrsstraßen ist nicht richtig dargestellt.

Die Umlegung des Straßenverkehrs bildet das Offenbacher Netz offenbar nicht richtig ab. **Die Datengrundlage in Offenbach ist damit falsch.**

Die Vorbelastung Straßenlärm wird als Emissionsmittelungspegel dargestellt; der Fluglärm als äquivalenter Dauerschallpegel. Es ergibt sich daraus kein bewertungsfähiges Lärmmodell.

A 7.6 Gesamtlärmbelastung

Straßen- und Schienenlärm werden getrennt dargestellt; eine resultierende Belastung nicht ermittelt.

Die wirkliche Belastung der Bevölkerung durch Lärm geht aus diesen Unterlagen nicht hervor.

A 7.7 Offenbacher Fluglärmmessungen / Lärminderungsplanung Offenbach

Die Stadt Offenbach ist ihrer Verpflichtung aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz (§ 47a) nachgekommen und hat für das Stadtgebiet einen Lärminderungsplan erstellen lassen. Gemäß § 47a, Abs. 3 sind die Punkte 1 und 2 abgearbeitet (Feststellung der vorhandenen und erwarteten künftigen Lärmbelastung sowie die Identifikation der Lärmquellen). Die in § 47a, Abs. 3 Punkt 3 BImSchG genannten Maßnahmen zur Lärminderung sind in der Stadt Offenbach im Arbeitsgang.

Die Stadt Offenbach fordert die Ergebnisse der kommunalen Lärminderungsplanung in die Abwägung einzubeziehen. Dies bezieht sich vor allem auf die Frage der (Lärm-) Gesamtbelastung und die Identifikation der sog. (Lärm-) Hot-Spots (Bereich die in der Zusammenschau aller Lärmquellen als extrem belastete Gebiete angesehen werden müssen).

Die Fraport AG geht in ihren Auswirkungsbetrachtungen davon aus, dass der Bezugszeitpunkt durch den Prognosenullfall im Jahre 2015 bestimmt wird. Hierzu werden die Entwicklungen des Frankfurter Flughafens ohne Ausbau bis 2015 mit den Auswirkungen des Planungsfalles ins Verhältnis gesetzt (sog. Deltaanalyse). Hierbei übersieht die Fraport AG die eigenständige Entwicklung der Stadt Offenbach, die hinsichtlich der Lärminderungsplanung innerhalb des Planungszeitraumes (2015) Maßnahmen umgesetzt haben wird. Das einfache Fortschreiben der bestehenden Lärmsituation ist entsprechend in dieser Form für das Jahr 2015 nicht zu erwarten. Aus diesem Grunde wird der relative Anteil des

Fluglärms am Gesamtlärm der Stadt Offenbach wesentlich stärker ansteigen wie in den Unterlagen angenommen und für die Frage der Deltaanalyse ist für die Stadt Offenbach von niedrigeren Vorbelastungswerten (im Jahre 2015) wie angegeben auszugehen. Die Zusatzbelastung die von den Ausbauplanungen der Fraport AG verursacht werden ist entsprechend stärker zu gewichten. Die Stadt Offenbach fordert die Einbeziehung der kommunalen Lärminderungsplanung für die Verifizierung des Prognosefalls und der hiermit zusammenhängenden Deltaanalyse.

Aus den Offenbacher Fluglärmmessungen wird erkennbar, dass

- die Nachtbelastung durch Fluglärm erheblich ist,
- die Wochenend- / Feiertagsbelastung tendenziell höher liegt als die werktägliche Fluglärmbelastung,
- vom Straßenverkehr abgewandte Blockinnenbereiche und Erholungsbereiche vom Fluglärm belastet werden.

Damit werden kommunale Handlungsmöglichkeiten in der Lärminderungsplanung bereits durch die Fluglärm-Ist-Situation belastet und durch das Ausbauvorhaben weiter beschränkt. Auch hierin sieht die Stadt Offenbach einen Eingriff in die kommunale Planungshoheit.

Desweiteren machen die Fluglärmmessungen in ihrer lärmmedizinischen Beurteilung deutlich, dass im Süden unter der Anflugschneise die Schwelle einer erheblichen Belästigung deutlich überschritten ist, ja z.T. die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschritten ist.

Hieraus leitet die Stadt Offenbach ihren Anspruch ab, die vorhandene Belastung abzubauen (vorrangig durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes) und weitere Belastungen abzulehnen (mangelhafte Abwägung im Vorhaben seitens des Vorhabensträgers zu Lasten Offenbachs).

A 7.8 Anträge an die Fluglärmkommission

Die Stadt Offenbach hat – wie zahlreiche andere Kommunen und dort vertretene Institutionen – im Jahr 2003 zahlreiche Anträge an die Fluglärmkommission gestellt. Inzwischen hat die Fluglärmkommission in Kooperation mit dem Regionalen Dialogforum (RDF) und dem Planungsverband Frankfurt Rhein-Main (PvFRM) unter Ausnutzung des Interreg-III-C-Programms der EU ein umfangreiches Projekt zur Optimierung der Ist-Fluglärmsituation entwickelt.

Ziel der Offenbacher Anträge ist es, durch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (z.B. Anhebung des Landegleitwinkels, Verlegen der Landeswellen) bereits in den im Stadtgebiet mindestens erheblich belästigenden Ist-Situationen Entlastungen zu verschaffen. Dabei hat der aktive Schallschutz für Offenbach deutlichen Vorrang gegenüber dem passiven Schallschutz.

Der geplante Ausbau des Flughafens bringt weitere Fluglärmbelastungen für Offenbach. Im Rahmen des Problembewältigungs- und Belastungsminimierungsgebotes muss der Vorhabensträger zunächst alle

Möglichkeiten ausschöpfen. Dies wird in den PF-Unterlagen nicht vorgenommen; das „Maßnahmenkonzept zu Geräuscheinwirkungen“ (Fraport: Planteil A2, Anlage 1) hebt beim aktiven Schallschutz lediglich auf das Nachtflugverbot („Mediationsnacht“ / letztlich Nachtflugbeschränkungen) ab. Dies ist unzureichend.

A 7.9 Lärmmedizin / Lärmpsychologie

A 7.9.1 Lärmmedizinische Grundlagen

Alle körperlichen, mentalen und emotionellen Funktionen, das Verhalten und alle Tätigkeiten eines gesunden Menschen unterliegen einer 24-Stunden Periodik sowie einem Wochenrhythmus. Zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten sowie im Wochengang ist eine veränderte Reaktivität bzw. Aktivierung durch exogene (von außen einwirkenden) Reize sowie eine veränderte Schlafbereitschaft nachzuweisen. Zu den bedeutsamen exogenen Reizen gehört die Geräuschbelastung.

Der Schlaf, ausgedrückt durch seine physiologischen Parameter (Schlafstruktur, Schlafzyklus), unterliegt einer weiteren rhythmischen Gesetzmäßigkeit, die als ultradianer Rhythmus bezeichnet wird und der 24-Stunden Periodik überlagert ist. Der ultradiane Rhythmus im Schlaf ist z. B. eine notwendige Bedingung für die nächtliche Erholung.

Der typische Verlauf der natürlichen (normierten) Aktivierung eines Menschen über den 24-Stunden Tag ist in der Abbildung verzeichnet. Eine hohe Aktivierung entspricht grundsätzlich einer verminderten Lärmempfindlichkeit. Darüber hinaus sind Zeiten, in denen sich der natürliche Aktivierungswechsel zwischen Tag und Nacht (bzw. Nacht und Tag) vollzieht, besonders empfindlich gegen exogene Störungen.

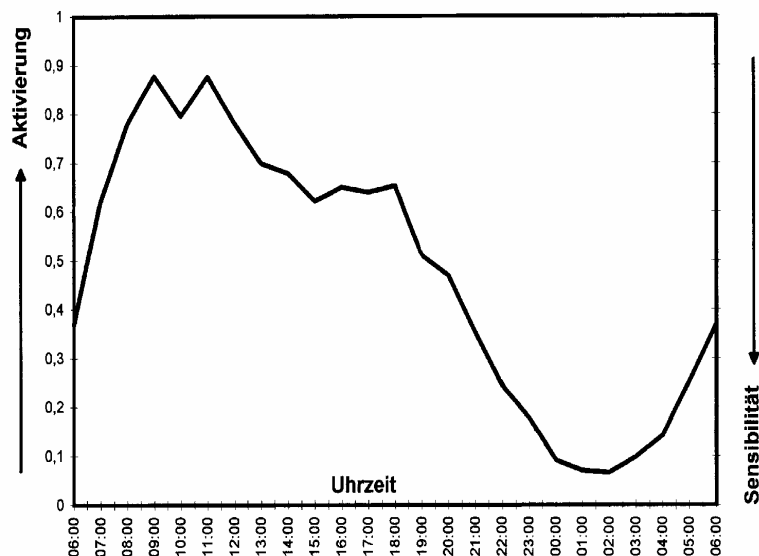


Abbildung: Typischer Verlauf der (normierten) Aktivierung eines Menschen über 24-Stunden

Aus dem Verlauf der (normierten) natürlichen Aktivierung eines erwachsenen Menschen in Abbildung lassen sich besonders kritische Zeitbereiche für den Tagesanfang (6:00 – 8:00 Uhr) und für das Tagesende (19:00 – 22:00 Uhr) ablesen, die auch als Schulterstunden bezeichnet werden. Die Nacht kann ebenfalls in Zeitscheiben unterteilt werden, da in der zweiten Nachthälfte eine erhöhte Aufweckwahrscheinlichkeit besteht. Zur Beurteilung der im Stadtgebiet von Offenbach gemessenen Fluglärmbelastung wird die in Tabelle angegebene Unterteilung des 24-Stunden-Tages herangezogen.

Tabelle: Einteilung des 24-Stunden Tages in 5 Zeitbereiche

Zeitbereich	Uhrzeit
1	06:00 - 08:00 Uhr (Schulterstunden morgens)
2	08:00 - 19:00 Uhr
3	19:00 - 22:00 Uhr (Schulterstunden abends)
4	22:00 - 01:00 Uhr
5	01:00 - 06:00 Uhr

Die vorgenommene zeitliche Einteilung der „Schulterstunden“ ist nicht zwingend, da die tagesrhythmischen Verläufe individuelle Unterschiede aufweisen.

Neben dem Tagesgang ist auch der Wochengang zu beachten. Der Wochengang ist vorwiegend sozio-psychologisch geprägt. Das Wochenende, insbesondere der Sonntag, dient im Wochengang vorrangig der Erholung. Fluglärm wird daher am Wochenende vielfach störender empfunden als an den Werktagen.

7.9.2 Lärmbelastung in der Nacht

Der Schlaf ist in einen 24-Stunden-Rhythmus eingebettet und läuft selbst zyklisch ab. Die nächtliche Erholung ist an eine periodische Struktur gebunden. Ein Schlafzyklus geht von den leichteren Schlafstadien 1 und 2 in die tieferen Schlafstadien 3 und 4 über. Nach der Tiefschlafphase im Stadium 4 erfolgt eine Verflachung zu den Stadien 2 und 3 hin, mit einer anschließenden REM- bzw. Traumphase, die dem Schlafstadium 1 ähnelt. Danach beginnt der zyklische Ablauf erneut. Ein Schlafzyklus dauert etwa 90 Minuten, d. h., dass der Schlafende während einer 8-stündigen Nacht 4 bis 5 Zyklen "durchschläft". Von Schlafzyklus zu Schlafzyklus nimmt die Verweildauer im tiefen Schlaf (Stadien 3 und 4) ab, während die Verweildauer im REM-Stadium bzw. den Traumphasen zunimmt.

Somit erfordert ein ungestörter, d.h. erholsamer Schlaf eine Reihe von Vorbedingungen und Anforderungen an die Schlafsituation. Dazu gehören insbesondere eine angemessene Geräuschsituation und eine saubere Raumluft.

7.9.2.1 Angemessene Geräuschsituation

Bei Geräuschsituationen mit gering ausgeprägten Lärmpegelschwankungen bzw. relativ konstanten Lärmdauerschallpegeln ist ein „oberflächlicher“ Schlaf zu verzeichnen. Die Einschlaf latenz (Zeitdauer bis zum Erreichen von S2) ist verlängert und insbesondere der tiefe Schlaf (S3, S4) ist reduziert. Vermehrte unbewusste oder bewusste Aufwachreaktionen sind hier seltener zu beobachten. Dieser energieäquivalente Lärmdauerschallpegel der Lärmbelastung muss begrenzt werden, damit erstens nicht unterhalb der – heute üblichen – Lärmmaximalpegelbegrenzung die Anzahl der Flüge unbegrenzt gesteigert werden kann und zweitens die nächtliche Geräuschsituation nicht zu einem „oberflächlichen“ Schlaf führt.

Zur Gewährleistung eines erholsamen Schlafes werden in den neueren Bewertungsansätzen Lärmdauerschallpegel unter 35 dB(A) am Ohr des Schläfers gefordert. Nach Hecht/Maschke ist der präventive Richtwert für einen ungestörten Schlaf mit 32 dB(A) am Ohr des Schläfers anzusetzen.

Bei Geräuschsituationen mit stark intermittierenden bzw. hohen Lärmmaximalpegeln zeigt sich im Schlafzyklogramm ein fragmentierter Schlafverlauf. Der rhythmische Verlauf der neuro-endokrinen Regulation kann ebenfalls gestört sein. Die Tiefschlafzeiten sind verkürzt und häufig können vermehrte Aufwachreaktionen beobachtet werden. Bei den „Aufwachreaktionen“ muss unterschieden werden zwischen Arousals („Mikro-Erwachen“), unbewusstem Erwachen und bewusstem, d.h. erinnerbarem Erwachen. Für die Bewertung nächtlicher Fluglärmereignisse wird häufig das lärmbedingte unbewusste Erwachen herangezogen, das einen anerkannten statistischen Bezug zu den nächtlichen Lärmmaximalpegeln aufweist.

Bei der Einhaltung von bestimmten Lärmmaximalpegelhäufigkeiten wird davon ausgegangen, dass die Störung des Schlafes nicht nur von dem Lärmmaximalpegel des Einzelereignisses abhängt, sondern auch von der Häufigkeit der Ereignisse. Da neuere Untersuchungen zudem zeigen, dass eine „Auslöseschwelle“ von 52-53 dB(A) nicht existiert, können somit auch Flugereignisse mit Lärmmaximalpegeln unterhalb von 52-53 dB(A) ebenfalls zum Erwachen führen, wenn auch mit geringerer Wahrscheinlichkeit als Flugereignisse mit höheren Lärmmaximalpegeln. Sind die Lärmmaximalpegel relativ hoch, genügen bereits wenige nächtliche Überflüge um ein zusätzliches lärmbedingtes Erwachen auszulösen. Sind die Lärmmaximalpegel geringer, so kann ein zusätzliches lärmbedingtes Erwachen durch eine höhere Anzahl von Überflügen ausgelöst werden. Es besteht ein statistischer Zusammenhang bzw. eine Dosis-Wirkungs-Beziehung. Aus dieser Dosis-Wirkungs-Beziehung kann z.B. die Anzahl von nächtlichen Überflügen bzw. Schallereignissen berechnet werden, die statistisch zu einem zusätzlichen lärmbedingten Erwachen im Labor führt.

Als Bewertungsgrundlage für stark intermittierende nächtliche Fluggeräusche hat sich deshalb die Vermeidung eines zusätzlichen lärmbedingten Erwachens im Labor etabliert. Zur Beurteilung sollte deshalb nach Hecht/Maschke das aus der Lärmmaximalpegelhäufigkeitsverteilung

aller Flüge einer durchschnittlichen Nacht errechnete Aufweckpotenzial herangezogen werden. Dabei bedeutet ein Aufweckpotenzial von 100% ein zusätzliches nächtliches Erwachen durch Fluglärm.

7.9.2.2 Saubere Raumluf

Der ungestörte Schlaf kann nur durch eine hinreichende Qualität der Raumluf gewährleistet werden. Hierzu ist eine nächtliche Lüftung im Schlafrum erforderlich, da bei geschlossenem Fenster in aller Regel nicht tolerierbare CO₂-Konzentrationen im Schlafzimmer auftreten. Nach DIN 1946 Teil 2 ist nur bei einer CO₂-Grenzkonzentration bis maximal 0,15 Volumenprozent von einer hinreichenden Qualität der Raumluf auszugehen.

Somit muss bei der Berechnung von Schlafrumlärmpegeln zur Einhaltung der erforderlichen Raumlufqualität zumindest ein gekipptes Fenster gefordert werden.

7.9.3 Lärmbelastung am Tag

Während des Tages sind zur Beurteilung der Lärmwirkung die Auswirkungen auf verschiedene psychobiologische Grundfunktionen zu beachten. Zu ihnen gehört neben der Hörminderung mit einer Einbuße der akustischen Orientierung und einer vegetativ-hormonell-immunologischen Beanspruchung (extraaurale Gesundheitsbeeinträchtigungen) insbesondere auch die Belästigung. Die Belästigung bezeichnet den Ausdruck negativ bewerteter Emotionen auf Einwirkungen aus dem äußeren und inneren Milieu des Menschen.

Bestandteile der Belästigungen durch Lärm sind z. B. Störungen von Tätigkeiten (z.B. Entspannen, Lesen, Lernen, geistiges Arbeiten), Störungen der Kommunikation (z.B. Gespräche, Hinweise, Unterricht), nicht erfüllte Erwartungen (z.B. Ruhe auf dem Friedhof oder in der Kirche), geringe Akzeptanz der Quelle (z.B. wenn die Notwendigkeit des Lärmereignisses nicht ersichtlich ist) sowie erzwungenes Verhalten durch Lärmwirkungen (z.B. erhöhte Anspannung und Konzentration, lauterer Sprechen, vermehrter Aufenthalt in Innenräumen usw.).

In den letzten Jahren zeigt sich jedoch immer deutlicher, dass bei der Belästigung nicht nur zwischen einer einfachen bzw. hinnehmbaren Belästigung und einer erheblichen Belästigung zu unterscheiden ist, sondern dass auch eine nominale Grenze zur chronifizierten Gesundheitsgefährdung durch starke Belästigung gezogen werden muss. Bei chronisch starker Belästigung kann ein Circulus vitiosus ausgelöst werden, der aus den drei Gliedern starke Belästigung – Regulationsstörungen – Krankheit besteht. Der Beginn der erheblichen Belästigung kann bei etwa 10 % stark Belästigten angesiedelt werden.

Zur Beurteilung der fluglärmbedingten Belästigung kann entsprechend den wissenschaftlichen Kriterien nach Hecht/Maschke eine erhebliche Belästigung oberhalb eines energieäquivalenten Lärmdauerschallpegels von 55 dB(A) werktags von 6:00-19:00 Uhr sowie oberhalb von 52 dB(A)

werktags von 19:00-22:00 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen angesetzt werden.

Der Beginn der vegetativ-hormonellen Beanspruchung mit einer belastigungsbedingten chronifizierten Gesundheitsgefährdung kann entsprechend den wissenschaftlichen Kriterien nach Hecht/Maschke oberhalb von 68 dB(A) werktags von 6:00-8:00 Uhr, oberhalb von 65 dB(A) werktags von 8:00-19:00 Uhr sowie oberhalb von 55 dB(A) werktags von 19:00-22:00 Uhr sowie an Wochenenden bzw. auch Feiertagen angesetzt werden.

Zusammenfassend lassen sich folgende relevanten Schwellwerte ableiten:

Zeit	Pegel	Werktage		Wochenende	
		Veg.-horm.	erhebliche Belästigung	Veg.-horm.	erhebliche Belästigung
6-22	L _{eq} (außen)	65	55	55	52
	L _{max} (außen)	9x90	83	90	83
6-8	L _{eq} (außen)	68	55		
	L _{max} (außen)				
6-19	L _{eq} (außen)		55		
8-19	L _{eq} (außen)	65			
19-22	L _{eq} (außen)	55	52		52
	L _{max} (außen)				
		Schlaf		Schlaf	
22-6	L _{eq} (innen) L _{max} (innen)	32 Aufweckpotenzial		32 Aufweckpotenzial	

Mit diesen Schwellwerten wird

- einerseits deutlich Position gegen die so genannte Synopse von Griefahn u.a. bezogen (Grundlage für die von Fraport vorgelegten Planfeststellungsunterlagen Ausbau Flughafen Frankfurt);
- ein Konzept vorgelegt, dass sich weitgehend am Vorsorgekonzept des Umweltbundesamtes (UBA) orientiert
- und die Schwächen der so genannten NAT-Konzepte (Überschreitung eines Maximalpegels mit bestimmter Häufigkeit; z.B. nicht mehr als 6 x 67dB(A) = Forderung OF in Verfahren VGH KS) vermeidet, indem über das Aufweckpotenzial alle Schallereignisse einbezogen werden können.

A 8 Nachtflugverbot

Die Stadt Offenbach fordert die vollständige Umsetzung des Nachtflugverbots in der Zeit von 22 bis 6 Uhr. Die in die PF-Unterlagen eingestellte so genannte „Mediationsnacht“ unterstellt immer noch einen Nachtfluganteil von acht Prozent des Jahresaufkommens und liegt damit noch deutlich oberhalb des heutigen Nachtflugaufkommens.

Die ausschließliche Berücksichtigung der „Mediationsnacht“ bei den Auswirkungsprognosen, insbesondere beim Fluglärm, kann nicht akzeptiert werden. Derzeit gibt es keine wesentlichen Nachtflugbeschränkungen und es ist nicht erkennbar, mit welchem rechtlichen Instrumentarium ein Nachtflugverbot durchgesetzt werden kann. Deshalb muss für den Planungsfall eine „Worst-case“-Betrachtung mit entsprechendem Nachtfluganteil in die PF-Unterlagen eingestellt und mit dem Ist-Zustand verglichen werden.

Abgelehnt wird das eingestellte Szenario des Planungsnullfalls. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb derzeit stattfindende Nachtflüge des Poststerns, der Integratoren (Kurierdienste) u.a.m., die nicht aus Gründen mangelnder Kapazitäten am Tage in der Nacht stattfinden, in diesem Szenario in Frankfurt verbleiben, zumal der Nachtpoststern nach Angaben der Deutschen Post im Projektteam Nachtflugverbot des RDF vom 08.12.2004 im Jahr 2005 eingestellt werden soll. Die Flüge der Integratoren müssen weiterhin, auch bei ausreichenden Kapazitäten am Tage, nachts stattfinden. Da für den Ausbaufall eine Verlagerung dieser nächtlichen Flüge auf einen anderen Standort in Deutschland beabsichtigt ist, kann daraus geschlossen werden, dass diese Verlagerung unabhängig vom Ausbau möglich ist. Dies bestätigen auch die Gutachten zur Identifikation verlagerbarer Verkehre am Flughafen Frankfurt (RDF vom 2.12.01). In keinem Teil der PF-Unterlagen wird eine Verbindung zwischen Passagierhub und Frachthub nachgewiesen. Somit kann begründet angenommen werden, dass diese beiden Hubs auch an zwei unterschiedlichen Standorten betrieben werden können. Für den Planungsnullfall und die Planungsfälle ist neben der 24-stündigen Betrachtung zur Vergleichbarkeit ein Szenario mit Nachtflugverbot einzustellen.

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) hat die weltweit größte Studie zu akuten Schlafstörungen durch Nachtfluglärm vorgestellt (März 2004). Obwohl Kritiker sie für einseitig und nicht repräsentativ halten wird aus Sicht der Stadt Offenbach klar, dass das bestehende Nachtschutzgebiet Offenbachs offensichtlich deutlich zu klein ist. „Offenbach etwa, das vor allem landende Flieger überqueren, wäre bei Aufwachreaktionen weiträumiger zu schützen. Tausende Anwohner wären betroffen“. In seinem Urteil vom 02.04.2003 hat der VGH-Kassel festgehalten: *„In tatsächlicher Hinsicht legt der erkennende Senat insoweit zugrunde, dass die durch den Nachtflugverkehr in der Umgebung des Flughafens Frankfurt am Main hervorgerufene Lärmbelastung zumindest in bestimmten (südwestlichen) Teilen des Stadtgebietes der Klägerin“ (Stadt Offenbach) „sowohl die einfach-rechtliche (...) als auch die aus Art. 2 Abs. 2 und Art 14 GG abgeleitete (...) verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreitet“.*

Auch hieraus leitet die Stadt Offenbach ab, dass im Rahmen des Ausbaufahrens nicht auf dem bestehenden Nachtschutzgebiet des RPS aufgebaut werden kann.

A 9 Luftschadstoffe

Die Prognose der künftig zu erwartenden Schadstoffe steht und fällt mit den im Antrag aufgenommenen Emissionsquellen. Da die Fraport AG einige Maßnahmen nicht als Gegenstand des Antrages ansieht (z.B. Hydrantenbetankungssystem, Hubschrauberlandeplatz), ist die Gesamtaussage der zu erwartenden Immissionen, die vom künftigen Flughafenbetrieb ausgehen schon aufgrund des nicht vollständigen Antrages zu gering. Noch gravierender wirken sich fehlende Flugzeugtypen im Datenerfassungssystem (DES), dem Planungsflugplan oder Fehler im künftig zu erwartenden Flugzeugmix aus.

Da die Berechnungen der zu erwartenden Schadstoffe weitgehend auf die Aussagen des Raumordnungsverfahrens zurückgehen, sind die mittlerweile seitens der Fraport AG zusätzlich beantragten Baumaßnahmen zumindest teilweise nicht berücksichtigt. Eine Neuberechnung unter Berücksichtigung des aktuellen Ausbauvorhabens ist nicht erkennbar.

Die Fraport AG trifft die Aussage, dass die Schadstoffbelastung innerhalb des Planungszeitraumes insgesamt sinken wird.² Diese Aussage stützt sich auf den technischen Fortschritt im Kfz-Bereich, d.h. nicht das wachsende Flugaufkommen (führt für sich genommen zur Schadstofferrhöhung) sondern der ebenfalls wachsende Kfz-Verkehr soll die Schadstoffbelastung kompensieren. In den Antragsunterlagen wurde bei der Ermittlung des Reduktionspotentials die reale Entwicklung der Jahre 1990 bis 2000 berücksichtigt. Die reale Schadstoffreduktion dieses Zeitraumes ist eindeutig auf die weitgehende Abschaffung der zweitaktgetriebenen Fahrzeuge in den neuen Bundesländern zurückzuführen (vgl. UBA, 2001). Eine derartige Revolution ist bis auf weiteres kein zweites Mal zu erwarten, d.h. die Schadstoffreduktion aus den Jahren 1990 bis 2000 kann nicht ohne weiteres in die Zukunft projiziert werden.

Die ermittelte künftige Schadstoffreduktion im Kfz-Bereich stützt sich auf Berechnungen anhand bereits beschlossener bzw. absehbarer Schadstoffgrenzwerte (EURO-Normen). Die Antragsunterlagen übersehen hier dass beispielsweise seit Einführung der EURO 2 – Norm (1995) für Nutzfahrzeuge bis 2003 erst 60% der Fahrleistungen zu dieser Norm registriert wurden (vgl. UBA, 2003). Ähnliches wird für die künftigen Schadstoffgrenzwerte (EURO 3,4 und 5) gelten, d.h. die von der Fraport AG angesetzte enorme Schadstoffreduzierung wird zumindest im bisher genannten Planungszeitraum (2015) nicht realisiert werden können. Dies gilt für Flugzeuge im verschärften Maße, da es sich hier um langfristige Investitionsmittel handelt, die eine Betriebsdauer von über 30 Jahren haben können.

Wie Untersuchungen des Umweltbundesamtes zeigen, ist die Fortschreibung verschärfter Grenzwerte für Kfz-Emissionen an konkreten Messstellen weder bemerkbar noch messbar. Obwohl der Grenzwert für

² Es wird auch verwiesen auf den Entwurf des Luftreinhalteplanes Ballungsraum Rhein Main vom 01.11.04, S.29. Hier wird dargestellt, dass z.B. die NO₂ im Zeitraum 1996/2000 um 15% im Flugverkehr angestiegen sind.

NO_x-Emissionen von EURO 2 gegenüber EURO 1 um 25% gesenkt wurde, liegt das Emissionsniveau von EURO 2-Motoren gegenüber EURO 1-Motoren um bis zu 35% höher als erwartet (UBA 2003: Sachstandspapier: Erhöhte NO_x-Emissionen von EURO 2-Lkw, Berlin). Hieran ist zu erkennen, dass die theoretischen Reduktionsszenarien der Fraport AG kaum mit der realen Entwicklung von Schadstoffen (hier NO_x-Emissionen) in Verbindung zu bringen sind.

Aufgrund voneinander abweichender Aussagen in den Antragsunterlagen ist nicht klar bis zu welcher Flughöhe seitens der Fraport AG die Bewertungen vorgenommen wurden (bisher 600 m plus 100 m Wirbelschleppenüberhöhung). Die Situation in Offenbach stellt sich hinsichtlich der Flughöhen beim Landeanflug über bebautem Gebiet aus Richtung Osten nach Westen von ca. 980 m (Offenbach/Käsmühle) bis runter auf 650 m (Offenbach, südliche Spremlinger Landstrasse, Altenwohnheim Caritas) dar. Entsprechend ging selbst der bisherige Untersuchungsraum der Fraport AG über bebautes Stadtgebiet, ohne dass die Stadt Offenbach in den Bewertungen berücksichtigt wurde. Da nunmehr nicht mehr nur bebaute Gebiete sondern die Gemarkungsgrenzen als Untersuchungsraum herangezogen werden sollen (vgl. Nachforderungsschreiben RP-Darmstadt vom 30.08.2004), ist das Stadtgebiet Offenbach deutlich innerhalb des Untersuchungsraumes. Für diesen Bereich ist fraglich, aus welchen Gründen die Fraport AG nicht dem Forschungsvorhaben des Umweltbundesamtes (UBA) folgt, in dem eine Emissionshöhe von 3000m angenommen wurde (vgl. Wieben, M.; Kruse, H.: Toxikologische Bewertung von organisch-chemischen Triebwerksemissionen (zivile Luftfahrt), 1999, Kiel). Zumindest der im Luftverkehr anerkannte bodennahe Bereich, der im sog. Landing & Take-off-Zyklus (LTO-Zyklus) mit ca. 1000 m angegeben wird, ist aus Sicht der Stadt Offenbach als unterste Grenze einzusetzen.

Für den Bereich der Schadstoffausbreitung gibt es die relevante Problematik der Wirbelschleppen. Wirbelschleppen lösen sich vor allem an den Hinterkanten der Tragflächen ab und sinken 2-3 Meter pro Sekunde, d.h. Luftmassen und hierdurch bedingt auch Schadstoffe werden durch dieses Phänomen abwärts transportiert.

Die Fraport AG begegnet diesem Problem mit einer rechnerischen Überhöhung der Emissionsquelle (Flugzeug) um ca. 100 Meter. Aus Sicht der Stadt Offenbach ist der rechnerische Faktor von 100 Meter zur Bewältigung der Wirbelschleppenproblematik deutlich zu niedrig gewählt und zudem nicht hinreichend begründet. Dies ergibt sich aus den international üblichen Mindestabstandsregelungen, die von Flugzeugführern und der Luftsicherung einzuhalten sind. Als genereller Mindestabstand sind hier 3 nautische Meilen (5,4 km) einzuhalten. Der Wirkraum von Wirbelschleppen ist entsprechend wesentlich höher als 100 m. Die bekannten Schadensereignisse an Hausdächern in der Umgebung des Frankfurter Flughafens durch Wirbelschleppen sind alle bei einer Flughöhe deutlich über 100m zu verzeichnen.

Die Zusammenschau dieser Fehler führt dazu, dass die Stadt Offenbach im Bereich Schadstoffbelastung nicht bzw. völlig untergeordnet bewertet wird. Die generelle Aussage, dass es im Planungszeitraum insgesamt zu einer Schadstoffreduzierung kommen wird, ist fachlich nicht haltbar. Einige Schadstoffparameter werden möglicherweise aufgrund des technischen Fortschritts langfristig sinken, andere Schadstoffparameter werden, wie in der Vergangenheit zu beobachten, weiterhin steigen. Die seitens der Fraport AG getroffene Gesamtschadstoffaussage für das Ausbauprojekt Flughafen Frankfurt ist aus fachlicher Sicht ohne Relevanz.

Humantoxologische Gutachten. Die vorgelegten humantoxologischen Gutachten decken die Problematik nicht vollständig ab.

A 10 Riskoverträglichkeit

Die vorliegenden Risikogutachten sind mangelhaft und für die Betrachtung des externen Risikos nicht geeignet. Die Erhebung, Bewertung und Auswertung der Art und Häufigkeit von Flugunfällen (Accident Ratio, Gutachten G16.2) erfolgte unter opportunistischen Gesichtspunkten und ist nicht geeignet als Berechnungsgrundlage zur Ermittlung des externen Risikos herangezogen zu werden.

Während der Gutachter GfL im ROV für die angrenzenden Gebiete östlich und westlich des Flughafens Frankfurt sowohl im Bestand, im Planungsnullfall als auch im Ausbaufall großflächig Risikozonen ermittelte, werden in dem nun vorliegenden Gutachten G16.1 praktisch keine Risikozonen größer 10^{-4} und 10^{-3} außerhalb des Flughafengeländes ermittelt wurden, kommen diese Risikozonen im PFA-Gutachten nicht mehr vor. Während im ROV für den Ausbaufall noch eine Fläche von 68,2 km² mit einem Risikofaktor 10^{-5} (größer 100.000 Jahre) ausgewiesen wurde, verkleinerte sich diese Fläche in den Folgegutachten nach der Problematisierung des externen Risikos durch kommunale Vertreter beim Erörterungstermin des ROV. Im Gutachten G16.1 der Fraport AG zur Einreichung der PF-Unterlagen im September 2003 betrug die Fläche nur noch 5,40 km² und im nun vorliegenden überarbeiteten PFA-Gutachten G16.1 des PFA ist die Fläche des externen Risikos größer 10^{-5} nur noch 2,5 km² groß. Während im Raumordnungsverfahren noch eine Risikozone größer 10^{-3} (größer alle 1.000 Jahre) mit 8,1 km² und die Risikozone größer 10^{-4} (größer alle 10.000 Jahre) mit 24,4 km² ermittelt wurde tauchen diese Risikozonen im vorliegenden PFA nicht mehr auf.

Die nun vorliegenden Risikogutachten wurden ausschließlich unter opportunistischen Gesichtspunkten erstellt. Sie stellen keine reale Betrachtung des externen Risikos dar, sie negieren die externen Risiken bei den Störfallanlagen der Ticona, des DEA-Tanklagers Raunheim, des Gewerbegebietes Kelsterbach-Süd, des Fernbahnhofs am Flughafen Frankfurt, der Atomanlagen in Hanau, u.a.m.. Nicht einbezogen in die Berechnung des externen Risikos wird das Vogelschlagrisiko und der neue und die Hindernisfreifläche durchstoßende Kontrollturm Nord. Die

Gutachten des externen Risikos sind nicht geeignet die Fragen des externen Risikos abschließend zu klären.

A 11 Waldverbrauch / Bannwald / Landschaftspflegerische Begleitplanung

Die Waldflächen u.a. rund um den Frankfurter Flughafen dienen dem Ressourcenschutz, ökologischen Belangen, sind Lebensraum für Fauna und Flora und Erholungsraum für den Menschen. Bereits mit dem Planfeststellungsverfahren im Zusammenhang mit der Startbahn-18-West 1971 (dort in der Begründung) ist deutlich geworden, dass eine Erweiterung des Flughafens zu Lasten des umgebenden Waldes nicht vertretbar ist. In der Folge wurden die Waldflächen mehrmals im Regionalplan als „Regionaler Grünzug“ (...eine Besiedlung findet nicht statt...) ausgewiesen und letztlich wegen der hohen Bedeutung als „Bannwald“ festgelegt worden. Aufgrund des Vorhabens werden 327 ha Wald in Anspruch genommen (Planteil B8.1). **Davon 269 ha Bannwald!** Insgesamt werden 27,5 ha nur temporär in Anspruch genommen. Die größten Flächen werden im Kelsterbacher Wald für die neue Landebahn Nordwest gerodet. Weitere größere Waldflächen fallen den Erweiterungen im Süden (westlich des geplanten T3) zum Opfer. Geringere Flächen auch im Osten an der A5. Diese Waldvernichtung ist nicht akzeptabel:

- Die Gründe für die Festlegung als Bannwald sind keineswegs hinfällig, sondern sind aufgrund der weiter fortgeschrittenen Entwicklung der Region eher noch verstärkt gegeben.
- Die Inanspruchnahme der ausgewiesenen Verlustflächen führt zur Beeinträchtigung weiterer Waldflächen bzw. zu Inseleffekten, was zur weiteren Schwächung des Gesamtökosystems Wald im Umfeld des Flughafens führt, dessen Schaden in den Planfeststellungsunterlagen unterschätzt wird.
- Die vorgeschlagene Kompensation der Waldinanspruchnahme in z.T. ballungsraumferneren Flächen kann den eintretenden Verlust nicht kompensieren.
- Eine Aufhebung des Bannwaldes käme nur aus zwingenden Gründen des überwiegenden Allgemeinwohls in Frage. Eine derart zwingende Begründung ist den Planfeststellungsunterlagen nicht zu entnehmen (dies beginnt bereits bei der nachlässig geführten Alternativendiskussion, vgl. A6). - Bezüglich der juristischen Einstufung des Bannwaldes bestehen Zweifel, ob es sich um eine „Allgemeinverfügung“ handelt und dementsprechend die Aufhebung des Bannwaldes im Zuge der Planfeststellung erfolgen kann.

Die landschaftspflegerische Begleitplanung wird den – auch aus der Sicht der Erholungsnutzung – naturschutzfachlichen und naturschutzrechtlichen Gesichtspunkten weiterhin nur unvollständig gerecht. Dabei steht eher der quantitative Ausgleich als die funktionalen Zusammenhänge im Vordergrund. Die Planung berücksichtigt vorhandene und sich verschärfende Belastungssituationen zu wenig.

A 12 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) / SUP

A 12.1 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)

Die Stadt Offenbach a. M. lehnt aus formalen und inhaltlichen Gründen die von der Fraport AG vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ab. Die vorgelegten Untersuchungen, Prognosen und Bewertungen der UVS sind nicht geeignet, die tatsächlichen und erwarteten Umweltauswirkungen der ins Verfahren eingebrachten Varianten transparent zu machen. Welche umweltrelevanten Auswirkungen in welchem Umfang für die Stadt Offenbach eintreten, wird mit der vorgelegten UVS nicht stichhaltig beantwortet.

Schwerpunkte der Kritik sind:

- Die Aussagen und Anforderungen des Unterrichtungsschreiben und Nachforderungsschreibens des RP-Darmstadt werden teilweise übergangen und/oder fragwürdig ausgelegt.
- Unzureichende Methodenarbeit. Bewertungen, Bewertungsschwerpunkte und Variantenvergleiche scheitern teilweise bereits an der Struktur der UVS.
- Keine Klarheit in der Frage wo in welchem Umfang die UVS im gestuften Verfahren durchgeführt wurde (Abschichtung). Abgesehen von der Zusage der Fraport AG (Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren) keine Abschichtung vorzunehmen sind die teilweise weitreichenden Entwicklungen seit der ersten Stufe der UVP (Raumordnungsverfahren) nicht abgearbeitet. In dieser Form kann die UVS zu keiner ganzheitlichen Umweltbewertung kommen.
- Völlig unklar ist, wie die aufgenommenen und bewerteten Umwelteingriffe dem systematisierten Variantenvergleich zugeführt werden. Es drängt sich der Eindruck auf, das hier von unterschiedlichen Gutachten mit verschiedenen Bewertungssystemen vorgegangen wurde. Der Variantenvergleich ist in dieser Form nicht akzeptabel.
- Erhebliche Umweltauswirkungen werden in der Bewertung vollständig ausgeblendet. Dies betrifft vor allem die Vorgänge um den Bewertungsansatz des Prognosenullfalls (nicht Ist-Situation) und den Ausbaubereich der sog. variantenunabhängigen Flächen.
- Bauliche Maßnahmen die nicht Gegenstand des Antrages sind (bspw. zweiter Tower, Hydrantenbetankungssystem) fehlen entsprechend auch bei der Auswirkungsanalyse der UVS.
- Gesetzliche sowie seitens der Fraport AG selbstständig definierte Bewertungsmaßstäbe werden nicht konsequent angewendet. Teilweise werden ohne Begründung ganze Auswirkungskategorien nicht betrachtet.
- Gleiche Untersuchungskriterien werden für die eine Variante ermittelt und bewertet, für ebenso betroffene andere Varianten nicht.
- In der UVS selbst, wie auch in den Fachgutachten und sonstigen Unterlagen, wird zu gleichen Untersuchungskriterien völlig unterschiedliches Zahlenmaterial und auch unterschiedliche Rangfolgen benannt.

- Umwelterhebliche Aussagen der Fachgutachten werden nicht und/oder verfälscht in die UVS transportiert.

A 12.2 Strategische Umweltprüfung (SUP)

Aus derzeitiger Sicht sieht die Stadt Offenbach eine Relevanz der SUP bei folgenden Verfahren.

- LEP (Landesentwicklungsplan)
- Änderung Regionaler Raumordnungsplan im Zusammenhang mit Flughafenausbau
- Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt.

Das LEP-Verfahren wird mit einer hierfür zwingend vorgeschriebenen SUP durchgeführt. Fraglich ist allerdings, inwieweit die Stadt Offenbach an diesem Verfahren beteiligt wird. Aus Sicht der Stadt Offenbach ist eine Beteiligung zwingend erforderlich.

Der nach den gerichtlichen Auseinandersetzungen nunmehr seitens der Landesregierung in Kraft gesetzte regionale Raumordnungsplan hätte formal einer SUP bedurft. Die aus Sicht der Stadt Offenbach ohnehin fragliche Inkraftsetzung des nunmehr gültigen regionalen Raumordnungsplans wird durch den Mangel eines SUP-Verfahrens nachhaltig verstärkt.

Aus dem Entwurf zum SUP Stammgesetz (2004) ist erkennbar, dass Flughafenerweiterungen einer obligatorischen SUP bedürfen (Anlage3, Nr. 1.2). Auch die Angaben zu den zeitlichen Abläufen der Verfahren (vgl. Teil 6, Schlussbestimmungen) sprechen für die Erforderlichkeit einer SUP im Rahmen des Ausbaufahrens des Flughafens Frankfurt. Die Stadt Offenbach kann nicht erkennen, auf welche Weise der SUP-Anforderung genüge getan wird.

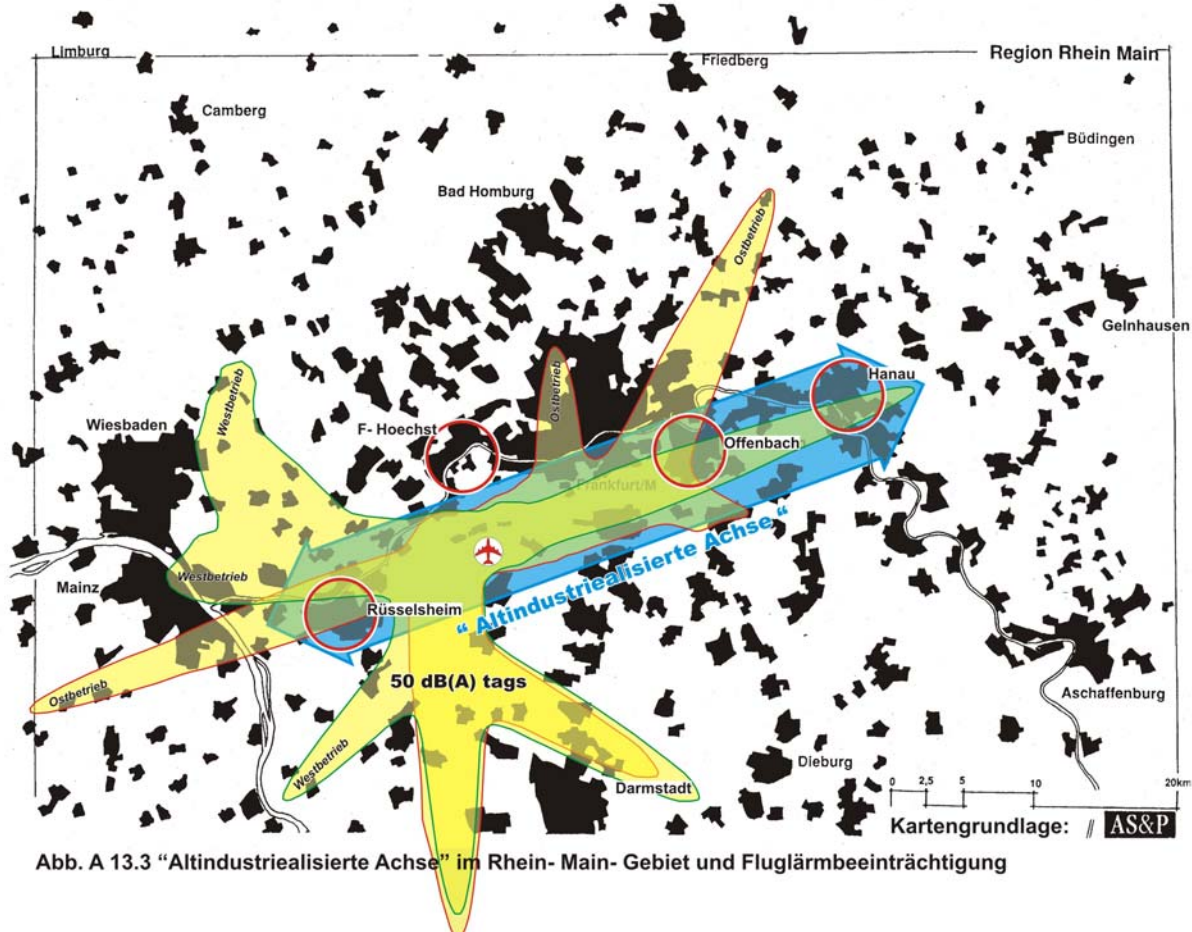
A 13 Raumordnung / Landesplanung / Raumordnerische Auswirkungen

- (A13.1) Das Vorhaben setzt sich über zahlreiche Grundsätze und Ziele von Raumordnung und Landesplanung hinweg (neben Eingriffen im direkten Vorhabensbereich stehen indirekte Eingriffe in der Region u.a. auch im Hinblick auf die Wohnsiedlungstätigkeit). An zahlreichen Stellen wird gegen entgegenstehende öffentliche Belange die „öffentliche Daseinsvorsorge“ (vgl. auch A 5.3) ins Feld geführt. Die Kommunen, so auch die Stadt Offenbach, nehmen die öffentliche Daseinsvorsorge im umfassenderen Sinne wahr. Insofern werden in den PF-Unterlagen die öffentlichen Belange unzureichend gegenübergestellt und beurteilt.
- (A13.2) Weder der Landesentwicklungsplan 2000 noch der Regionalplan Südhessen 2000 sind bisher verändert worden. Ein diesbezügliches Änderungsverfahren, wie es auch in Bezug auf den RPS2000 die

landesplanerische Beurteilung fordert, ist nicht eingeleitet oder gar der erforderlichen Beteiligung der Gemeinden unterworfen worden. Das beantragte Vorhaben widerspricht dem LEP2000 und dem RPS2000. ROV und landesplanerische Beurteilung sind nach den entsprechenden VGH-Urteilen keine zulässige Grundlage raumordnerischer Abwägung mehr. – Nach Ansicht der Stadt Offenbach sollten vor dem PF-Beschluss geeignete raumordnerische Grundlagen hergestellt werden.

- (A13.3) Ein Flughafen der vorwiegend nicht dem endogenen Bedarf dient („Fremdverkehr“ von 60 Mio. Pass./a) sollte agglomerationsfern errichtet und nicht agglomerationsnah erweitert werden. Dies wurde raumordnerisch unzureichend betrachtet, wie insgesamt eine Alternativendiskussion (vgl. auch A 6) nahezu ausfällt.
- (A13.4) Die Darstellungen der raumordnerischen Auswirkung leiden:
 - an den Mängeln der einzelnen Gutachten und besonders der UVS,
 - der Vernachlässigung zusätzlicher Belastungen in Bestandsflächen,
 - der Vernachlässigung qualitativer Gesichtspunkte,
 - Überschätzung der positiven Beschäftigungs- und Einkommenseffekte (vgl. A13.7),
 - an unzureichender Berücksichtigung demografischer Effekte: das Bevölkerungsaufkommen im (überzogenen) 200-km-Einzugsradius wird eher überschätzt angesichts hier stagnierender Entwicklung, während die Betroffenheit im Umfeld eher unterschätzt wird angesichts im Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main noch leicht zunehmender Bevölkerung (z.B. wird für OF bis 2015 eine Steigerung von +10% vorausgeschätzt),
 - Unterschätzung sozialer Erosionseffekte in den „Nachteilszonen“ (Belastungszonen),
 - Unterschätzung negativer Auswirkungen auf den Grundstücksmarkt in den Belastungszonen,
 - an unzureichender Berücksichtigung betriebsbedingter negativer Auswirkungen auf bestehende und zu entwickelnde die Naherholungsräume,
 - unzureichender Analyse der Auswirkungen auf das zentralörtliche Gefüge in der Region, auf „Vorteils- und Nachteilszonen“ in der Region und Imagefaktoren,
 - an methodischen Mängeln der bewertenden Zusammenführung der einzelnen Sachgebiete.
- (A13.5) Durch die Lage der Bahnen wird insbesondere die Ost-West gerichtete „Main-Schiene“ stark belastet. Diese überlagert sich mit der „altindustrialisierten“ Städteachse von Rüsselsheim über Offenbach bis nach Hanau. Innerhalb der dienstleistungsorientierten Rhein-Main-Region haben diese Städte unter besonders schwierigen Startbedingungen eine „Aufholjagd“ in den vergangenen Jahrzehnten gestartet, um Anschluss an die allgemeine Entwicklung der Region zu bekommen, zu halten und diese für die Zukunft im Sinne des Leitbilds der „starken Zentren“ positiv mitzugestalten. Diese Bemühungen der Umstrukturierung und positiven Standortdefinition werden durch das Vorhaben konterkariert. Eine

Schwächung des Standorts Offenbach, seines Images in der Region und darüber hinaus, die negative Prägung „weicher Standortfaktoren“ und eine soziale, politische und stadtfiskalische Erosion könnte die Folge sein.



- (A13.6) Der antizipierte Siedlungsbeschränkungsbereich (gemessen an den dem RPS2000 zugrunde liegenden Kriterien) deckt weitere Siedlungsflächen in Offenbach ab, beschränkt damit jedoch nur unwesentlich stärker als der bisherige Siedlungsbeschränkungsbereich die Wohnsiedlungsfläche in Offenbach. – Allerdings fordert die Stadt Offenbach (unabhängig von ihrer eigenen Betroffenheit) das Ende der einseitigen Abhängigkeit der Wohnsiedlungsentwicklung vom Wachstum des Flughafens zugunsten einer gegenseitigen Rücksichtnahme.
- (A13.7) wirtschaftliche Bedeutung des Flughafen-Ausbaus / Arbeitsplatzprognose
Das Argument, dass durch den Ausbau des Flughafens die wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere die Arbeitsplatzsituation, im Rhein-Main-Gebiet bzw. im Regierungsbezirk Darmstadt, starke positive Effekte erfährt, ist in der Qualität und Quantität der Effekte nicht – wie von FRAPORT und Gutachtern behauptet – in der Gänze aufrecht zu erhalten. Die jüngsten Gutachten revidieren und korrigieren die Angaben zu den Arbeitplatzeffekten auch entsprechend permanent nach unten.

Schon gar nicht trifft eine positive Arbeitsplatzentwicklung für eine einzelne Gemeinde wie Offenbach zu. Hier sind eventuelle positive Beschäftigungseffekte und wirtschaftsstrukturelle Entwicklungen noch weniger zu erwarten, und auch schwer zu prognostizieren bzw. offenbar auch nachzuweisen.

Weite Teile der Arbeitsplätze sind vermutlich (hierzu gibt es bislang leider keine belegten Zahlen) solche für gering qualifizierte Beschäftigte. In diesen Bereichen werden jedoch die meisten Rationalisierungspotenziale erwartet und so werden selbst Arbeitsmärkte mit einer hohen Erwerbslosenzahl mittelfristig nur geringfügig davon profitieren können.

Wenn Offenbach von dem Flughafen profitiert, dann vor allem durch seine Erreichbarkeit bzw. Zentralität (bezogen auf den Flughafen). Damit wird gleichsam die Flughafennähe als wichtiger Standortfaktor für den Wirtschaftsraum Offenbach hervorgehoben. Dieser Zustand besteht jedoch bereits ohne den geplanten Ausbau. Ein Ausbau würde den Zustand bestenfalls untermauern.

Die Standortfrage kann hingegen negativ überlagert werden, wenn bei einem Ausbau an der beantragten Stelle die Unternehmen und ihre Beschäftigten die negativen externen Effekte des Ausbaus höher bewerten als ihre (ggf. bislang auch nur geplante) Standortnähe zum Flughafen.

A 14 Sonstiges

Bei den in den PF-Unterlagen dargestellten **Kosten** ist keine Transparenz gegeben. Teile der Kosten werden auf Andere und hier insbesondere auf öffentliche Haushalte abgewälzt. Eine Kosten-Nutzen-Analyse, die auch die externen Kosten (vgl. hierzu entsprechende RDF-Gutachten) wird nicht vorgestellt.

Spätestens beim **Erörterungstermin** für die A 380-Werft ist deutlich geworden, dass die Form der Ablaufplanung äußerst bürgerunfreundlich ist, da die themenzentrierte Durchführung (aus anderer Sicht durchaus sinnvoll) mit seinen zeitlich nur schwer kalkulierbaren Risiken dem einzelnen Bürger es erschwert bis unmöglich macht, seine speziellen Einwendungen in konzentrierter Form vorzubringen.

Die Stadt Offenbach hält daher die ergänzende Form einzelner reservierter Zeitkontingente für unterschiedliche Bürgergruppen (z.B. „die Offenbacher“ oder „die östlich vom Flughafen Wohnenden“) für zwingend erforderlich, ohne deswegen das Recht zur durchgehenden Teilnahme in irgendeiner Weise zu beschneiden.

Das Vorhaben (im Zusammenwirken mit der Bestandssituation) beeinträchtigt die Rechte, die Lebensqualität, die Gesundheit und den Wert des Grundeigentums der Einwohner der Stadt Offenbach in erheblichem Maße.

Im PFV ist rechtlich verankert, dass auch die betroffenen Bürgerinnen und Bürger Einwendungen zum Vorhaben vorbringen können. **Die Stadt schließt sich den vorgebrachten und ihr bekannt und zugänglich gemachten Einwendungen an** und erklärt sie zum Gegenstand ihrer eigenen Einwendung / Stellungnahme.

Dies gilt insbesondere auch für die Einwendungen der 100%-ig im Besitz der Stadt / SOH befindlichen Gemeinnützigen Offenbacher Baugesellschaft (GBO).