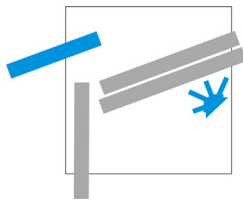


# Planfeststellungsverfahren (PFV) Flughafenbau Frankfurt



**Flughafenausbau**  
**Landebahn Nordwest**



**Teil D**  
**Die Auswirkungen auf die**  
**Stadt Offenbach**



## **Auswirkungen des Vorhabens Landebahn Nordwest (Terminal 3 und sonstige Ausbauprojekte) auf Offenbach a. M.**

Offenbach ist bereits heute vom Flughafen Frankfurt/Main positiv wie negativ betroffen:

Positiv, weil unbestritten auch Offenbach von der Standortnähe zum Flughafen und seinen positiven Effekten in der Region Frankfurt Rhein-Main profitiert. Eine genaue, auf Offenbach bezogene Analyse dieser Effekte liegt jedoch nicht vor. In allgemeiner Form bemüht sich das Regionale Dialogforum (RDF) um eine eingehendere Darstellung negativer wie positiver Effekte (vgl. z.B. die vorliegenden RDF-Gutachten zu den externen Nutzen und Kosten).

Negativ insbesondere durch die Lärmbelastungen, die von den über Offenbach führenden An- und Abflugrouten verbundenen Flugbewegungen ausgehen (heute täglich ca. 593 tags und 66 nachts bei Westbetrieb – ca. 75% des Jahres – und 164 tags und 34 nachts bei Ostbetrieb).

Diese Flugbewegungen haben seit dem Bau der Startbahn West (dem letzten Planfeststellungsverfahren zur Erweiterung des Start- und Landebahnsystems am Flughafen) stark zugenommen, so dass die Belastungsgrenzen für Offenbach erreicht bzw. überschritten sind. Die Bewohner der Stadt Offenbach tragen heute einen wesentlichen Teil der Belastungen des Flughafens. Die „Belastungskurve“ des Flughafens überlagert zum gut Teil die historisch überkommene, (alt)industrialisierten Achse in der Region von Gustavsburg/Rüsselsheim über Offenbach bis nach Hanau, deren Kommunen erhebliche Anstrengungen zu schultern haben, um an den positiven Entwicklungsimpulsen der Rhein-Main-Region zu partizipieren.

Mit dem von Fraport beantragten Vorhaben sollen die Kapazitäten von heute ca. 460.000 Flugbewegungen/Jahr auf **mindestens** 660.000 Flugbewegungen im Jahr 2015 gesteigert werden. Die Zukunft und die Entwicklung des Flughafens hört jedoch nicht im Jahre 2015 auf. Auch die technische Kapazität des erweiterten Start- und Landebahnsystems (einschl. Terminal 3 und zahlreicher sonstiger Erweiterungen, wie z.B. Vorfeldpositionen) wird höher eingeschätzt (davon geht sogar Fraport öffentlich aus; nach grober Abschätzung liegt die technische Kapazität bei 800.000 – 900.000 Flugbewegungen). Daraus werden für Offenbach und das unmittelbare Umfeld zahlreiche weitere direkte und indirekte Belastungen entstehen. Diese sollen mit den nachfolgenden Abbildungen schlaglichtartig beleuchtet werden. Dieses Schlaglicht macht insbesondere die Auswirkungen in dem bereits heute belasteten Gebiet sowie die qualitativen Auswirkungen (Image, weiche Standortfaktoren, sozialstrukturelle Veränderungen mit Folgen für bürgerschaftliches Engagement und den politischen Zusammenhalt des städtischen Gemeinwesens, gemeindefinanzwirtschaftliche Veränderungen) nicht deutlich. Die in den nachfolgenden Karten verwandten Lärmkurven weichen von den PF-Unterlagen ab, da hier eine Ist-Kurve aus dem Mediationsverfahren mit Stand von 1998 (= 420.000 Flugbewegungen/Jahr;  $\approx$  Ist – Stand des Regionalplans = 430.000 Fbw./Jahr) und weiterhin Kurven aus dem ROV gemäß „LAI / 100:100-Verteilung“ und nicht die kleineren Kurven der PF-Unterlagen mit „Realverteilung und Standardabweichung“ Verwendung gefunden haben.

Die nachfolgenden Tabellen liefern einige wesentliche Daten.

Für Offenbach ist weiterhin (entsprechend der vorherrschenden Süd-West-Wetterlage und der damit einhergehenden Betriebsrichtung „West“; d.h. ca. 75% der Anflüge über Offenbach) der Anflug der entscheidende Belastungsfall. Im ROV hatte Fraport eine „Entlastung“ Offenbachs u.a. damit begründet, dass die heutige nördliche Parallelbahn

nicht mehr zum Landen genutzt würde. Hier waren schon damals Zweifel angebracht. Aus dem Verfahren zur A 380-Werft, aus den Unterlagen der Deutschen Flugsicherung (DFS) (in der Darstellung der Flugrouten für das PFV wird die heutige nördliche Parallelbahn als „Alternativanflug“ bezeichnet) und aus den PF-Unterlagen (u.a. **mindestens** 660.000 Fbw., Abrollwege... sowie dem A 380-Verfahren) geht deutlich hervor, dass Offenbach zukünftig (wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß) von 3 Anfluglinien betroffen sein wird (zusätzlich ein Eindrehbereich von Norden über den Bürgel-Rumpenheimer Mainbogen) und damit über Offenbach ein „Lärmteppich“ erzeugt wird.

Die nachfolgenden Darstellungen zeichnen in einzelnen Aspekten die hier kurz skizzierten Auswirkungen für Offenbach insgesamt nach. Diese werden abschließend ergänzt durch die Auswirkungsanalyse auf verschiedene Offenbacher Stadtteile (Westend, Lauterborn, Bürgel), deren Betroffenheit durchaus unterschiedlich ist.

**Tabelle 1: Daten zur Betroffenheit in Offenbach bei Ausbau Flughafen (im ROV)**  
(jeweils im 60dB(A) – Bereich,  $L_{(eq4) / (eq3)}$ , AzB '84, 100:100)

	Ist-Zustand 1998	Prognose - Null - Fall 2015	Vorzugs- variante Nordwest 2015	Variante Nordost 2015	Variante Süd, Betriebsfall A 2015	Variante Süd, Betriebsf. B 2015
Einwohner 31.12.2000	<b>45.515</b>	<b>67.243</b>	<b>75.440</b>	<b>93.867</b>	<b>46.674</b>	<b>46.454</b>
Nutzer in sensiblen Einrichtungen						
in Kitas	1569	2515	2752	3494	1642	1779
in Schulen	11098	12993	13570	17303	9577	8815
in Alteneinr.	675	806	806	1061	675	416
in Krkhs.	316	1375	1375	1375	316	316
Gesamt	<b>13.658</b>	<b>17.689</b>	<b>18.503</b>	<b>23.233</b>	<b>12.210</b>	<b>11.326</b>
Einwohner in gepl. Wohnprojekten	<b>7.229</b>	<b>8.519</b>	<b>8.668</b>	<b>11.459</b>	<b>11.070</b>	<b>9.715</b>
Wohn- / Misch- bauflächen (Zuwachs) (ca. ha)	<b>27</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>78</b>	<b>54</b>	<b>54</b>
Gewerbefläche (Zuwachs) (ca. ha)	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>26</b>

**Tabelle 2: Daten zur Betroffenheit in Offenbach bei Ausbau Flughafen (im PFV)**  
(jeweils im 60dB(A) – Bereich,  $L_{(eq4) / (eq3)}$ , AzB '84, 100:100 aus ROV)

1	2	3	4	5	6
	Ist-Zustand 2001	Prognose - Null - Fall 2015	Landebahn Nordwest 2015	Offenbach Gesamt 2001/02	Anteil bei Realisierung NW-Bahn (Sp4 / Sp5)
Einwohner (Stand: 31.12.2000)	<b>45.515</b>	<b>67.243</b>	<b>75.440</b>	<b>117.521</b>	<b>64 %</b>
Nutzer in sensiblen Einrichtungen					
in Kitas	1.420	2.173	2.746	<b>3.850</b>	<b>71 %</b>
in Schulen	11.562	14.341	15.717	<b>20.660</b>	<b>76 %</b>
in Altenheimen	530	560	560	<b>640</b>	<b>88 %</b>
in Altenwohnungen	188	284	298	<b>610</b>	<b>49 %</b>
in Krankenhäusern	284	1.376	1.376	<b>1.376</b>	<b>100 %</b>
Gesamt (Stand: vgl. Liste)	<b>13.984</b>	<b>18.734</b>	<b>20.697</b>	<b>27.136</b>	<b>76 %</b>
Einwohner in gepl. Wohnprojekten	<b>5.475</b>	<b>7.233</b>	<b>7.428</b>	<b>21.253</b>	<b>35 %</b>
Wohn- / Misch- bauflächen (Zuwachs) (ca. ha)	<b>27</b>	<b>32</b>	<b>32</b>	<b>102</b>	<b>31 %</b>
Gewerbefläche (Zuwachs) (ca. ha)	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>49</b>	<b>53 %</b>

# OFFENBACH A. M. AMTLICHER STADTPLAN

Maßstab: 1:10.000

Heranzugeber: Magistrat der Stadt Offenbach a. M. - Vermessungsamt - August 2002

(LA)- 100:100%/ AzB 84/ Leq (3) aus: ROV)  
**60 dB(A)- Isophone**  
 Landebahn Nordwest

Ist- Zustand 1998, 60 dB(A)  
 (Leq (4) aus: Ö 17)

Flugbewegungen pro Tag/ Nacht  
 gemittelter West- und Ostbetriebstag  
 Ist- Zustand nach HLU 2001

Wendebetrieb    Ostbetrieb

**60 dB(A)- Isophone**  
**Prognose- Null- Fall**

Landebahnen Ist- Zustand

Landebahn Nordwest  
 (Kelsterbacher Wald)



DEZERNAT II BAU- UND PLANUNGSAMT  
 Abteilung 60.2 Stadtentwicklung und Verkehrsplanung

**An- und Abflugrouten im  
Planfeststellungsverfahren (PFV)**

Anlage	Bearbeiter:	60.21 Herr Gaffga Herr Zinn
	geplant:	
AZ: H 104	Datum:	03/2005
Maßstab: -	Blatt:	1/1

# OFFENBACH A.M. AMTLICHER STADTPLAN

Maßstab: 1:10000  
 0 100 200 400 600 800 1000 m

**Legende:**

- Wohnbebauung
- Industrie
- Öffentl. Gebäude
- Planplatz u. Parkhäuser
- Wald, Parkanlagen
- Grünflächen
- Hauskehrtstr.
- Fußgängerzone
- Einbahnstr.
- Stadtgrenze
- Straßenbahn
- Omnibuslinien
- Radweg-/abstellplatz
- Öffentl. Fernsprecher

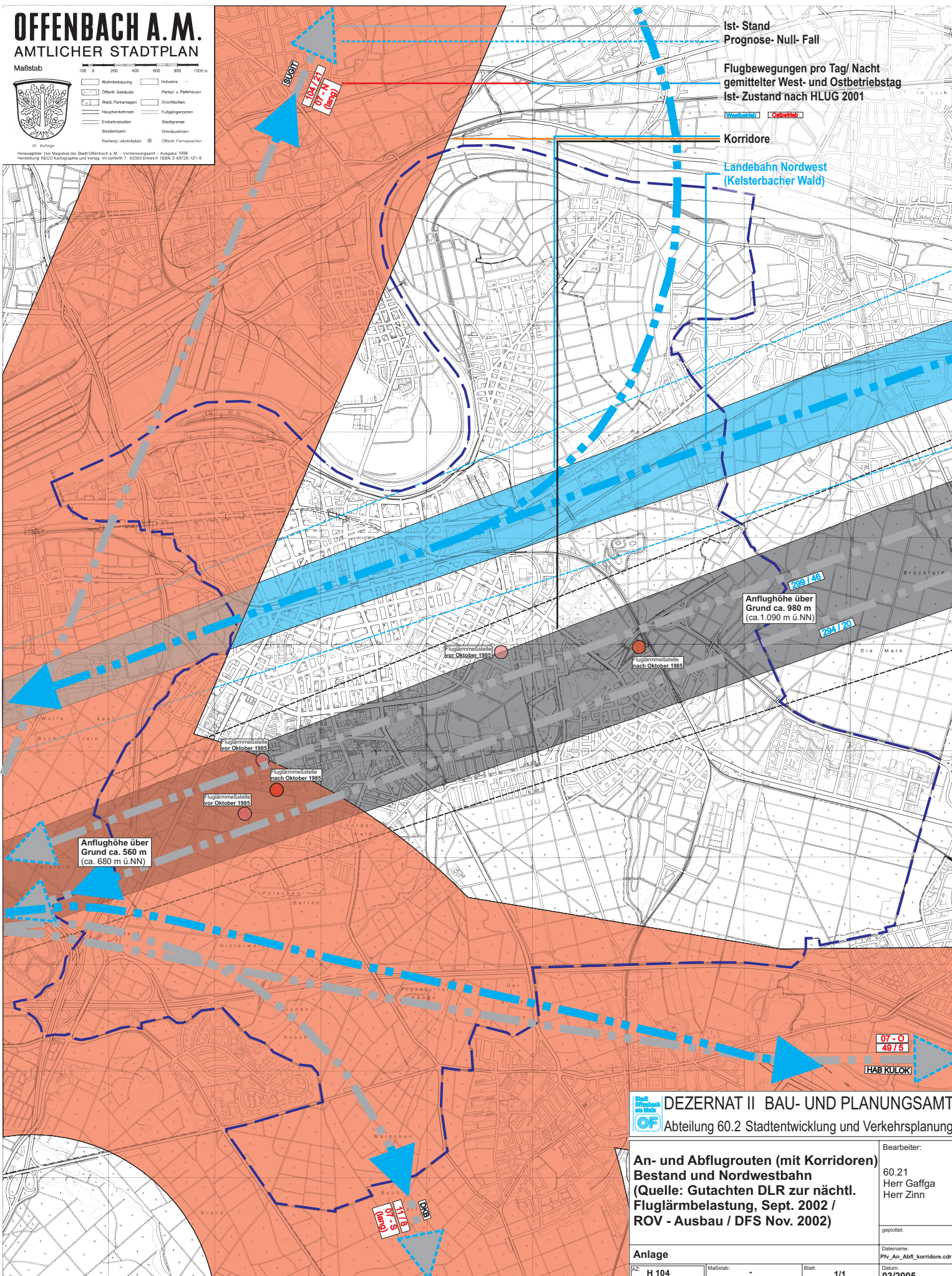
Herzogsberg  
 Herausgeber: Der Magistrat der Stadt Offenbach a. M. - Vermessungsamt - Ausgabe 1998  
 Herstellung: RECO Kartographie und Verlag - Im Gelberth 7 - 63303 Dreieich ISBN 3-89726-121-9

Ist-Stand  
 Prognose- Null- Fall

Flugbewegungen pro Tag/ Nacht  
 gemittelter West- und Ostbetriebstag  
 Ist-Zustand nach HLUG 2001

**Korridore**

Landebahn Nordwest  
 (Kelsterbacher Wald)



**DEZERNAT II BAU- UND PLANUNGSAMT**  
 Abteilung 60.2 Stadtentwicklung und Verkehrsplanung

**An- und Abflugrouten (mit Korridoren)  
 Bestand und Nordwestbahn  
 (Quelle: Gutachten DLR zur nächtl.  
 Fluglärmbelastung, Sept. 2002 /  
 ROV - Ausbau / DFS Nov. 2002)**

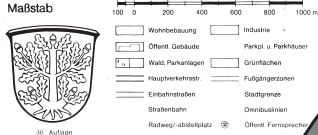
Bearbeiter:  
 60.21  
 Herr Gaffga  
 Herr Zinn

Anlage  
 AZ: H 104    Maßstab: -    Blatt: 1/1

geplant:  
 Dateiname:  
 PIV\_An\_Abfl\_korridore.cdr  
 Datum:  
 03/2005

# OFFENBACH A.M.

## AMTLICHER STADTPLAN

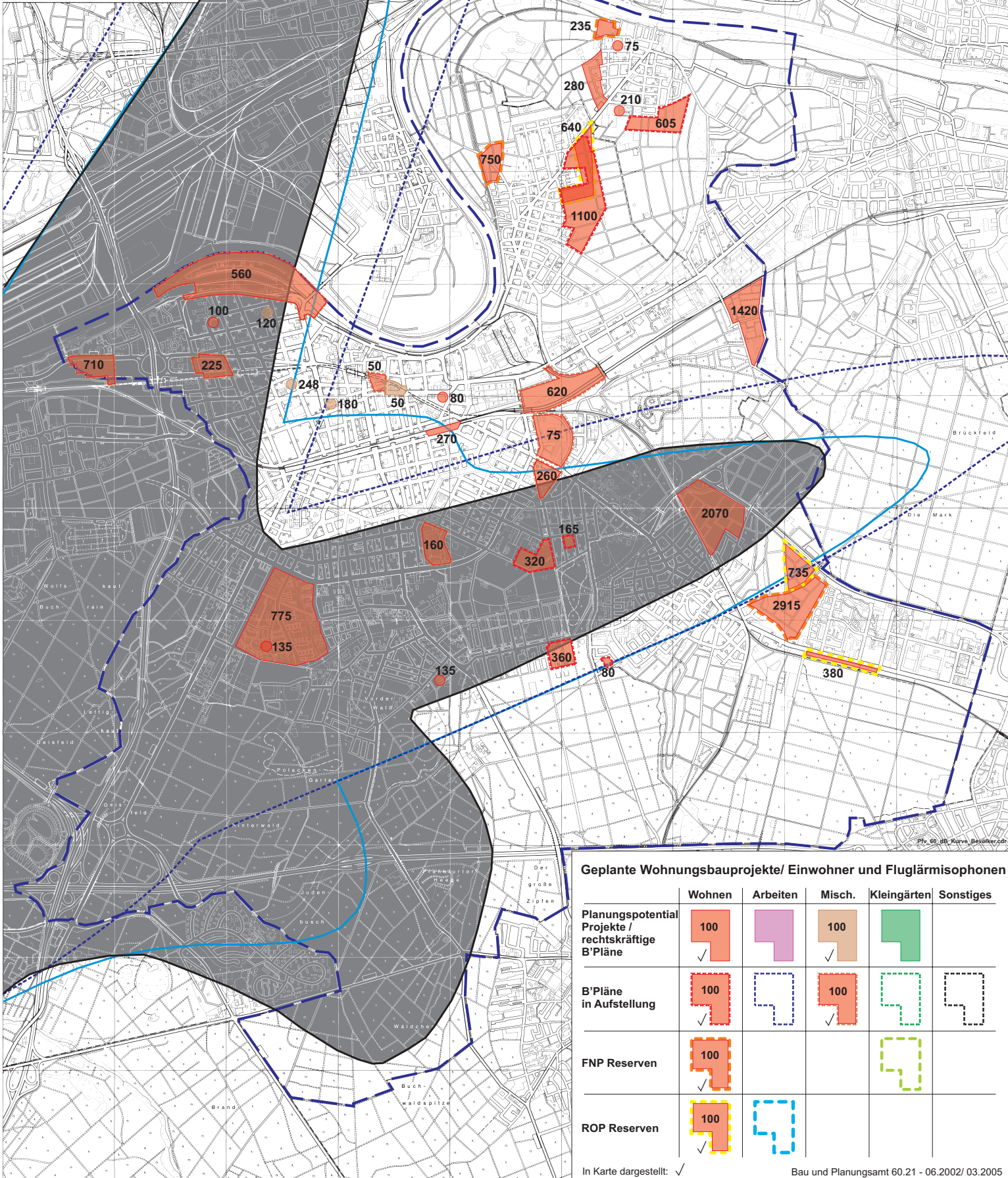


Herausgeber: Der Magistrat der Stadt Offenbach a. M. - Vermessungsamt - Ausgabe 1998  
 Herstellung: RECO Kartographie und Verlag, Im Gelnert 7, 63303 Dreieich ISBN 3-937267-1-9

(LAI= 100:100%/ AzB 84/ Leq (3))  
**60 dB(A)-Isophone**  
 Prognose- Null- Fall (ROV)

**60 dB(A)-Isophone**  
 Landebahn Nordwest (ROV)

Ö 17 Ist- Zustand 1998, 60 dB(A)  
 (Leq (4))



### Geplante Wohnungsbauprojekte/ Einwohner und Fluglärmisophonen

	Wohnen	Arbeiten	Misch.	Kleingärten	Sonstiges
Planungspotential Projekte / rechtskräftige B'Pläne	100 ✓		100 ✓		
B'Pläne in Aufstellung	100 ✓		100 ✓		
FNP Reserven	100 ✓				
ROP Reserven	100 ✓				

In Karte dargestellt: ✓