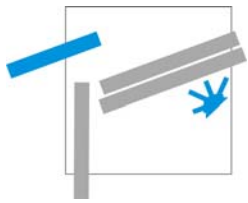


Planfeststellungsverfahren (PFV) Flughafen ausbau Frankfurt



Flughafenausbau
Landebahn Nordwest,
Terminal 3 ...

**Einwendungen
der Stadt Offenbach**



Die nachfolgenden Einwendungen der Stadt Offenbach (Teil A +B + D) wurden erarbeitet durch die „AG Flughafen“ der Stadt Offenbach a. M.:

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
Dr. med, 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**

Teil C wurde erarbeitet von der AG Flughafen in Kooperation mit i. W. dem Bau- und Planungsamt (60), dem Vermessungsamt (62) und dem Amt für Wirtschaftsförderung und Liegenschaften (80) sowie Airport Consulting, Offenbach a. M. sowie der Kanzlei Baumann, Rechtsanwälte, Würzburg.

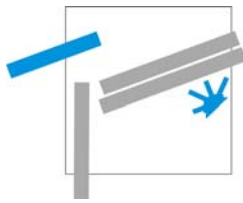
Inhaltsverzeichnis

A	Allgemeine Einwendungen	Bd.1
A1	Allgemeine Einwendungen im Hinblick auf Beeinträchtigungen der Stadt OF allgemein (Betroffenheit der Stadt Offenbach a. M.)	7
A2	Fehlende Voraussetzungen zur Einleitung des PFV und allgemeine Betroffenheit der Stadt Offenbach im Einzelnen	8
A2.1	Gegenstand des Verfahrens	8
A2.1.1	Kritik an den Planfeststellungsunterlagen allgemein	8
A2.1.2	Fehlende Voraussetzungen zur Einleitung des PFV	9
A2.1.3	Vorhabensabgrenzung, andere Ausbauvorhaben / Antragsgegenstand	12
A2.2	Beeinträchtigung des Rechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit aus Art.2 Abs. 2 S. 1 GG (Risiko/Lärm/Luftschadstoffe)	15
A2.3	Beeinträchtigung der allg. Lebensgrundlagen (u. a. auch lokales Klima) / Störung des Betriebs öffentlicher kommunaler Sozial- und Gesundheitseinrichtungen	15
A2.4	Reduzierung der Möglichkeiten zur Naherholung (Wohnungsnaher Freiraum / Kommunikation / Naherholungsräume)	16
A2.5	Störung der kommunalen Daseinsvorsorge / Gesundheitsvorsorge und der fiskalischen Selbstverwaltung (Art. 28 GG)	16
A2.6	Einschränkung der kommunalen Planungshoheit (Art. 28 GG)	17
A2.7	Eingriffe in Rechtspositionen der Stadt OF - Vorhaben Fraport und Klagen der Stadt Offenbach sowie Klagen Dritter	17
A2.8	Eigentumsbeeinträchtigung (Art. 14 GG)	18
A2.9	Sonstige allgemeine Einwendungen	18
B	Allgemeine fachliche Einwendungen	Bd. 1
B1	Zum Gegenstand des Verfahrens im Einzelnen	21
B1.1	Durchgängigkeit der PF-Unterlagen	21
B1.1.1	Durchgängigkeit der Unterlagen und Aussagen im Verfahren	21
B1.1.2	Durchgängigkeit der PF-Unterlagen	22
B1.2	Geeignetheit der Unterlagen	25
B1.3	Anforderungen aus Raumordnungsverfahren (ROV) und Scoping-Verfahren, 2. Stufe und dem Nachforderungsschreiben des RP	25
B1.4	Planungsgrundlagen	29
B1.4.1	Bedarf	29
B1.4.2	Prognose	32
B1.5	Technische Kapazität / unzulässige Bevorratungsplanung	33
B1.5.1	Kapazitätsanalysen	34
B1.6.1	Nördliche Parallelbahn (Bestand, SLB 07L/25R)	35
B1.6.2	Landebahn-Nordwest (Planung)	36
B2	Fachplanungen	37
B2.1.1	Standortsicherung als öffentliche Daseinsvorsorge / Flughafenkonzept der Bundesregierung	37
B2.1.2	Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur	41

B2.2	Raumordnung allgemein (vgl. B9)	43
B3	Vorhabensalternativen und Variantenauswahl	44
B3.1	Keine Transparenz der verwendeten Auswahlkriterien	44
B3.2	Unzureichende Untersuchungstiefe	45
B3.3	Alternativen / Vollständigkeit der Varianten / Variantenauswahl	45
B3.4	Minimierungs- und Vermeidungsgebot	47
B3.5	Geeignetheit des Standortes (vgl. auch B9)	48
B4	Nachtflugverbot	50
B5	Flugroutenbelegung	51
B6	Lärm / Lärmmedizin	52
B6.1	Allgemeines	52
B6.2	Grundlagen	54
B6.3	Bewertungsmaßstäbe	54
B6.4	Auswirkungen	55
B6.5	Rolllärm (Gutachten G 6.3) und Bodenlärm	62
B6.6	Landseitiger Verkehrslärm	62
B6.7	Gesamtlärmbelastung	62
B6.8	Offenbacher Lärminderungsplanung / Fluglärmmessungen	65
B6.9	Anträge an die Fluglärmkommission	66
B6.10	Lärmmedizin / Lärmpsychologie	67
B6.10.1	Lärmmedizinische Grundlagen	67
B6.10.2	Lärmbelastung in der Nacht	68
B6.10.2.1	Angemessene Geräuschsituation	68
B6.10.2.2	Saubere Raumluft	69
B6.10.3	Lärmbelastung am Tag	69
B6.10.4	Kritik an dem vorgelegten Lärmschutzkonzept (sog. Synopse)	71
B7	Luftschadstoffe	75
B7.1	Luftschadstoffe allgemein	75
B7.2	Unmittelbare Betroffenheit von Offenbach	81
B7.3	Humantoxologisches Gutachten	83
B8	Risikoverträglichkeit	85
B8.1	externes Risiko allgemein	85
B8.2	Vogelschlag (Gutachten G7)	86
B9	Landesplanung und Raumordnung im Einzelnen	86
B9.1	Landesentwicklungsplan (LEP 2000)	87
B9.2	Regionalplan Südhessen (RPS 2000)	88
B9.3	Raumordnungsverfahren (ROV) und Landesplanerische Beurteilung (LPB)	89
B9.4	Exkurs 1: Bearbeitung der Maßgaben in der LPB	90
B9.5	Planfeststellungsverfahren (PFV) / Grundsätze der Raumordnung	91
B9.6	„Flughafen FRA als Oberzentrum“ (...Terminal 3 – T3)	92

B9.7.1	Stadtentwicklung Offenbach: Stadtumbau / Standortpolitik / gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse / Siedlungsbeschränkung	95
B9.7.2	soziale und fiskalische Folgen	97
B9.8	Exkurs 2: Gutachten G11 Wohn- und Wohnumfeldanalyse	97
B9.9	Wirtschaftliche Effekte / Einkommens- und Beschäftigungseffekte	99
B10	Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) / Strategische Umweltprüfung (SUP)	103
B10.1	Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)	103
B10.1.1	Methodik und allg. Ansätze der UVS	104
B10.2	Strategische Umweltprüfung (SUP)	106
B11	Erschließung T3 und induzierte Verkehre – Landseitiges Verkehrsaufkommen	106
B12	Wald und Kompensationsflächen	109
B12.1	Wald	109
B12.2	Landschaftspflegerischer Begleitplan	109
B12.2.1	Menschen – Erholungs- und Freizeitfunktionen	109
B12.2.2	Tiere und Pflanzen	110
B13	Sonstiges	111
C	Einzeleinwendungen	Bd. 2
C1	Einzeleinwendungen für Grundstücke und öffentliche Einrichtungen der Stadt Offenbach	Bd. 2-6
C2	Einzeleinwendungen für Planungen der Stadt Offenbach	Bd. 6
C3	Übernahme weiterer Einwendungen durch die Stadt Offenbach	Bd. 7-12
D	Anlagen	Bd. 12
D1	Anlagen zu den Teilen A + B	Bd. 12
D2	sonstige Anlagen	Bd. 12

Planfeststellungsverfahren (PFV) Flughafenbau Frankfurt



**Flughafenausbau
Landebahn Nordwest,
Terminal 3 ...**



**Einwendungen
der Stadt Offenbach**

**Allgemeine Einwendungen
(Teil A)**

Stadt
Offenbach
am Main



A Allgemeine Einwendungen

A1 Allgemeine Einwendungen im Hinblick auf Beeinträchtigungen der Stadt OF allgemein (Betroffenheit der Stadt Offenbach a. M.)

- (A1.1) 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 mehr Fluglärmbelastung in weiteren Stadtquartieren. In allen Stadtquartieren hat die Stadt zahlreiche Grundstücke (vgl. Teil C + D1).
- (A1.2) Die **Stadt Offenbach ist 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 C + D1).
- (A1.3) Die **Stadt Offenbach ist Eigentümer und Betreiber zahlreicher öffentlicher Einrichtungen**. Sie ist daher von dem Vorhaben betroffen (vgl. auch hier Teil C + D1).
Weiter wird verwiesen auf zahlreichen direkten und indirekten (Wohnungsbau-Gesellschaft GBO als 100%-ige städtische Tochter) städtischen Wohnungsbesitz, der ebenfalls die Betroffenheit der Stadt Offenbach auslöst.
- (A1.4) Die **Stadt Offenbach als Eigentümerin 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.
- (A1.5) Die **Stadt Offenbach als Träger allgemeiner kommunaler Daseinsvorsorge**¹ gemäß Artikel 28 GG ist von dem Vorhaben betroffen. Das Vorhaben wirkt sich negativ auf die Bevölkerung aus.
- (A1.6) 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 C + D1). 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 C + D1). 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)

¹ Vgl. Urteil VGH KS vom 02.04.03, S. 17: „...vielmehr zielt ihr (OF) Vorbringen hiermit auf den gerade (und nur) den Gemeinden im Hinblick auf deren Selbstverwaltungsrecht gründende **gesamträumliche Planungsverantwortung** für den örtlichen Bereich...“

(bis 14dB(A)) erreicht werden. Offenbach wird insgesamt vom „Fluglärnteppich“ 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.

(vgl. dazu im Einzelnen die Anlagen in Teil D)

A2 Fehlende Voraussetzungen zur Einleitung des PFV und allgemeine Betroffenheit der Stadt Offenbach im Einzelnen

A2.1 Gegenstand des Verfahrens

A2.1.1 Kritik an den PF-Unterlagen allgemein

A2.1.1.1 Unterschriftenerfordernis

Vorbehaltlich einer Akteneinsicht geht die Stadt Offenbach davon aus, dass der seitens der Fraport AG eingereichte Originalantrag handschriftlich von den Vorstandsvorsitzenden Herr Bender und Herr Schölch unterschrieben ist. Sollte sich im laufenden Verfahren herausstellen, dass dem Unterschriftenerfordernis im Originalantrag nicht Rechnung getragen wurde, lehnt die Stadt Offenbach den gesamten Antrag als formalen Gründen ab. In diesem Fall geht die Stadt Offenbach davon aus, dass der Antrag nicht eingereicht wurde.

Vorbehaltlich der Frage ob der Originalantrag handschriftlich unterschrieben ist, wurde der Stadt Offenbach offensichtlich keine Kopie der Originalunterlagen vorgelegt (lediglich maschinengeschrieben gezeichnet). Die Vorlage einer Kopie des Originalantrages hält die Stadt Offenbach jedoch für erforderlich. Hintergrund ist, dass bei möglichen Klagen der Stadt Offenbach ausschließlich die Inhalte des Originalantrages maßgeblich sind und ein Versionsvergleich (60 Ordner!) der Stadt Offenbach nicht zumutbar ist. Die Stadt Offenbach fordert entsprechend die Übermittlung der Kopie eines Originalantrages. Sollten sich im Laufe des Verfahrens Differenzen zwischen dem Originalantrag und dem der Stadt Offenbach übergebenen Unterlagen ergeben, ist der Antrag der Fraport AG zurückzuweisen.

A2.1.1.2 Erfordernisse vorgelagerter Verfahrensschritte

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)

vollständig erfüllt wurden.

A2.1.1.3 Fehlende Unterlagen

Die Fülle an fehlenden Gutachten, Unterlagen, Aussagen falschen Bezugsquellen 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). Selbst Gutachten, die zentrale Aussagen der Fraport AG

stützen sollen, werden nicht eingestellt (bspw. zur MCT 45 Minuten oder Studien zur Eignung der Alternative Wiesbaden Erbenheim). Auch E-Mails mit der DFS und Protokolle des RDF, die vereinbarungsgemäß Vertrauensschutz genießen und nicht öffentlich sind, werden genannt (vgl. Ordner 1, A3, S. 25 u. 28). Die Erfahrungen im bisherigen Verfahren wie auch mit den nunmehr vorgelegten Planfeststellungsunterlagen zeigen, dass mehrfach Aussagen und Bewertungen von eingestellten Fachgutachten nicht, unvollständig oder verfälschend seitens der Fraport AG wiedergegeben werden. Für die hier bemängelten fehlenden Unterlagen kann nicht nachvollzogen werden, inwieweit die Aussagen und Bewertungen der Fraport AG aus den benannten jedoch nicht eingestellten Gutachten zu entnehmen sind. Der vorgelegte Antrag ist zurückzuweisen, da eine Gesamtbeurteilung des Vorhabens nicht möglich ist.

A2.1.1.4 Ausgeklammerte Maßnahmen

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, der nunmehr eingestellte Tower im Nordbereich, 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).

A2.1.2 Fehlende Voraussetzungen zur Einleitung des PFV

Angesichts:

- (A2.1.2.1) fehlender / unzureichender **Bedarfsbegründung** aus der aktuellen Luftverkehrsentwicklung (u.a. Flughafenkonzept der Bundesregierung) und Arbeitsplatzentwicklung und sich daraus ergebender unzulässiger Bevorratungsplanung;
- (A2.1.2.1.1) 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 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;
- (A2.1.2.2) der **Abtrennung einzelner Ausbauvorhaben** 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 Ausbauvorhaben (hätten als verbundene Verfahren nach VwVfG durchgeführt werden müssen); auch die in der landesplanerischen Stellungnahme geforderte Optimierung im Südbereich wird dadurch unterlaufen;
- (A2.1.2.2.1) sich widersprechender Aussagen in den nunmehr getrennt behandelten Ausbaubestandteilen. So ist im Planfeststellungsbeschluss zum Wartungshangar A 380 das südlich gelegene Parkhaus gänzlich gestrichen worden, sowie die Verschwenkung der betroffenen Kreisstraße und die Position des Tor 31 (verbindlich) festgelegt. Die vorgelegten Unterlagen zum sog. kapazitiven Ausbau des Flughafens berücksichtigen die Festlegung der Plan-

feststellung zum Wartungshangar A 380 in keiner Weise. Es ist völlig unklar, wie dieser Konflikt gelöst werden kann und soll.

- (A2.1.2.2.2) 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;
- (A2.1.2.3) 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 Verkehrsanteile sich nicht aus der Region ergeben, z.B. Offenbach daraus jedoch negativ belastet wird)(vgl. B9);
- (A2.1.2.4) 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 Stadt Offenbach hat ein erneutes Normenkontrollverfahren beschlossen); die das ROV abschließende landesplanerische Beurteilung (LPB) ist nach Auffassung der Stadt Offenbach nach den gerichtlichen Auseinandersetzungen zum LEP und RPS rechtlich hinfällig (vgl. B9);
- (A2.1.2.5) 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 (vgl. B9);
- (A2.1.2.6) 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);
- (A2.1.2.7) des Fehlens einer verbindlichen, der gerichtlichen Auseinandersetzung standhaltenden Koppelung zwischen Ausbavorhaben 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 von 22.00 bis 6.00 Uhr, ohne Ausnahme für Verspätungs- und Verfrühungsflüge (ausnahmsweise können nach Voranmeldung zugelassen werden: Hilfs- und Rettungsflüge und Ver-

messungsflüge der DFS), unabhängig vom geplanten Ausbaivorhaben der Fraport AG (vgl. B4).

- (A2.1.2.8) 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, dem Votum der Störfallkommission und den Aussagen von Ministerpräsident Herrn Koch (notfalls Verlegung des Ticona-Werkes) erscheint ein Nebeneinander der geplanten NW-Variante und dem Ticona-Werk nicht möglich. Anders lautende Aussagen im PF-Antrag ergeben sich nur durch eine mangel- und fehlerhafte Betrachtung des externen Risikos in den betreffenden Gutachten. Bei Verdrängung des Ticona-Werkes ergeben sich vielfältige, bisher in dieser Form nicht bearbeitete Fragestellungen (ist die NW-Variante die Vorzugsvariante?, rechtskonforme Durchführung des ROV?, sind der Verlust von ca. 1000 Arbeitsplätzen aus dem produzierenden Gewerbe für das Rhein-Main-Gebiet kompensierbar?, wie viele indirekte Arbeitsplätze gehen verloren?, steht die hervorgerufene Kostenexplosion noch im Verhältnis zu den möglichen Mehreinnahmen des Ausbaivorhabens?, ...). Selbst bei Bewältigung dieser gravierenden Fragestellungen im Zusammenhang mit dem Ticona-Werk bleiben ungeklärte Risikofragen durch weitere sensible Bereiche im Nahbereich des Flughafens bestehen;
- (A2.1.2.8.1) 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;
- (A2.1.2.8.2) der eingeeengten 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, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung gefährdet, die Genehmigung zu versagen. Alle bisher vorliegenden Risikoanalysen bestätigen die Gefährdung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung durch einen möglichen Betrieb der beantragten Landebahn Nordwest;
- (A2.1.2.9) anhängiger Beschwerden bei der EU-Kommission bezüglich der Berücksichtigung europäischer Normen im Hinblick auf **FFH-Gebiete** und 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);
- (A2.1.2.10) 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 zwischenzeitlichen 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;

- (A2.1.2.11) 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);
- (A2.1.2.12) unvollständiger / fehlender / fehlerhafter und **nicht durchgängiger Antragsunterlagen**;
- (A2.1.2.13) fehlerhafter Festlegung des Bauschutzbereichs gemäß §12 LuftVG. Durch diese fehlerhafte Festlegung ist die für den Flugbetrieb erforderliche Hindernisfreifläche nicht durchsetzbar.
- (A2.1.2.14) offensichtlich fehlender Beantragung des Bauschutzbereichs zur Planfeststellung. Der Bauschutzbereich wird lediglich in nachrichtlichen Plänen dargestellt.
- (A2.1.2.15) wiederum entgegen der Forderung der Stadt Offenbach aus allen bisherigen Verfahrensschritten nur ein Planungsflugplan für einen Tag eingestellt wird (Offenbach fordert einen Planungsflugplan für eine vollständige Woche). Der seitens der Fraport AG eingestellte Planungsflugplan stimmt nicht mit den Ergebnissen der Prognose überein und weist vielfältige fachliche wie handwerkliche Mängel auf;

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 2.1.3 Vorhabensabgrenzung, andere Ausbauvorhaben / Antragsgegenstand

- (A2.1.3.1) 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 Obergrenze² wird von Fraport nicht beantragt. Nach vorliegenden Rechtsgutachten (u.a. aus RDF und 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. 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 von Herrn Amman im Wortprotokoll zum Scoping-Verfahren zum

² Eine solche Obergrenze wird auch von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Offenbach seit längerem eingefordert (vgl. Stv.-Beschl. I(A) 501 vom 22.05.03).

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 Fluglärmauswirkungen 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 und Darstellung der eingestellten Lärmauswirkungen) nicht hinnehmbar.

- (A2.1.3.1.1) Das beantragte **Nachtflugverbot** bezieht sich auf den gestellten PF-Antrag. Unabhängig von der inhaltlichen Kritik der Stadt Offenbach an dem beantragten Nachtflugverbot (vgl. B4) 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?).
- (A2.1.3.2) Bisher konnte keine verbindliche, rechtsbeständige Verknüpfung von Ausbauprojekten 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 – 05.00 Uhr (keine geplanten Flüge, damit werden jedoch die Bedarfverkehre der Chartergesellschaften – 50-70 Nachflüge/Spitzenstag – nicht erfasst.) und nicht die gesetzliche Nacht (22.00–06.00 Uhr) eingestellt. Auch von hierher ist die Vorhabensbeschreibung und die damit verknüpfte Auswirkungsanalyse falsch.
- (A2.1.3.3) 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.
- (A2.1.3.4) 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. – Desweiteren 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 hier nicht erfasst sind. Auch die Beschreibung des Terminals 3 (insbesondere im Hinblick auf Einzelhandelnutzungen und Büroflächen) ist eher verschleiern im Hinblick auf raumwirksame Auswirkungen (vgl. B9). Komplette Teilbereiche des Vorhabens werden gänzlich aus den Planfeststellungsunterlagen ausgeblendet. Hierzu gehören ein notwendiger neuer Tower, die Umbauten am Terminal 1 und 2 oder auch 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.

- (A2.1.3.4.1) 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. 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.
- (A2.1.3.5) 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. Das eingestellte DES zur Belegung der Flugrouten und Berechnung der Fluglärmwirkungen entspricht nicht den Anforderungen eines sicheren Flugbetriebes.
- (A2.1.3.6) 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 (vgl. B9).
- (A2.1.3.7) In den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen werden Maßnahmen beantragt, die den Flughafen zur Abfertigung des 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 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.
- (A2.1.3.8) Die Fraport AG beantragt mit ihrer Vorzugsvariante eine reine Landebahn. Für die Dimensionierung der neuen Bahn werden vielfach die Bedingungen für eine Start- und Landebahn zugrunde gelegt (vgl. A3, S. 63 bis

76). Vor dem Hinterrund der Eingriffsminimierung hat sich die technische Ausgestaltung auf den Antrag zu einer Landebahn zu beziehen.

- (A2.1.3.9) Einige Gutachten der Antragsunterlagen gehen noch immer von einer Inbetriebnahme der geplanten Landebahn in 2006 aus. Wesentliche Aussagen der Antragsunterlagen, wie z.B. die Prognose der künftigen Verkehrsentwicklung, legen diese Annahme zugrunde. Sämtliche Auswirkungen der frühesten Inbetriebnahme ab 2009 bleiben unberücksichtigt.

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.

A2.2 Beeinträchtigung des Rechts auf Leben und körperliche Unversehrtheit aus Art.2 Abs. 2 S. 1 GG (Risiko/Lärm/Luftschadstoffe)

Die im Abschnitt B8 – Risiko - , im Abschnitt B6 – Lärm / Lärmmedizin - und im Abschnitt B7 – Luftschadstoffe – aufgezeigten Mängel in den PF-Unterlagen bzw. auch die dort und in den PF-Unterlagen aufgezeigten Auswirkungen auf die Offenbacher Bevölkerung (insbesondere auch bei Berücksichtigung unterschiedlich sensibler Bevölkerungsgruppen) beeinträchtigt das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.

Der zentrale rechtliche Gesichtspunkt des Art. 2 Grundgesetz berührt das Grundrecht auf menschliche Gesundheit. Dieses Recht wird in Teilen Offenbachs schon heute massiv verletzt (vgl. Fluglärm Offenbacher, zusammenfassender Bericht, sowie die Entscheidung des Hess. VGH im Offenbacher Nachtflugverbotsverfahren). Dieses Grundrecht ist nicht nur verletzt bei unmittelbarer körperlicher Einwirkung, sondern erfasst auch den juristischen Schutzbereich der Nichtbeeinträchtigung psychischer Vorgänge. Der Mensch in seiner Ganzheit als körperliches wie psychisches Wesen wird von Art. 2 Grundgesetz geschützt, was letztlich eine Folge des Art. 1 Grundgesetz – Achtung der menschlichen Würde – darstellt.

Körperliche Unversehrtheit im Sinne des Art. 2 Abs. 2 S. 1 bedeutet daher - zusammenfassend – Gesundheit im biologisch-physiologischen Sinn. Zum anderen ist Schutzgut auch die Gesundheit im geistig-seelischen Bereich.

A2.3 Beeinträchtigung der allg. Lebensgrundlagen (u. a. auch lokales Klima) / Störung des Betriebs öffentlicher kommunaler Sozial- und Gesundheitseinrichtungen

Wenn Art. 2 Grundgesetz den Menschen in seiner körperlichen wie seelischen Verfassung schützt (wie oben ausgeführt), dann erfasst dieses umfassende Grundrecht auch die natürlichen Grundlagen der menschlichen Existenz. Denn die Gesundheit des einzelnen Individuums ist letztlich nicht gesichert, wenn die allgemeinen Lebensgrundlagen gefährdet werden. Hierzu gehören neben Lärmbeeinträchtigungen auch die langfristigen Gefahren durch lokale Luftverschmutzung infolge steigenden Luftverkehrs.

Im Rahmen des kommunalen Auftrags zur Daseinsvorsorge (dazu noch näher unter A2.6 dieses Abschnitts) sieht die Stadt Offenbach sich in der Pflicht, die allgemeinen Lebensgrundlagen ihrer Bürgerinnen und Bürger vor übermäßigem Fluglärm wie Luftverschmutzung infolge des Flughafenausbaus im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten zu schützen.

A2.4 Reduzierung der Möglichkeiten zur Naherholung (Wohnungsnaher Freiraum / Kommunikation / Naherholungsräume)

Insbesondere die durch das Vorhaben induzierten Fluglärmbeeinträchtigungen führen zur Entwertung der unmittelbar den Wohnungen zugeordneten Freiräumen (vgl. auch B9), schränkt die Kommunikationsmöglichkeiten auf diesen Flächen erheblich ein. Das gleiche gilt für die von der Stadt unterhaltenen Einrichtungen wie Spielplätze, Sporteinrichtungen sowie insbesondere Parks und sonstige Naherholungsräume. Ebenso gilt dies für stadtnahe extensive Erholungsräume der Landwirtschaft und der Wälder sowie der Fluss- und Bachauen. – Durch die zusätzlichen Belastungen werden die belastungsfreien Zonen noch weiter reduziert (vgl. auch die Abb. in D1), die restlichen Naherholungsräume werden einem verstärkten Naherholungsdruck ausgesetzt und damit ebenfalls entwertet (vgl. im Einzelnen Teil C).

A2.5 Störung der kommunalen Daseinsvorsorge / Gesundheitsvorsorge und der fiskalische Selbstverwaltung (Art. 28 GG)

Die kommunale Daseinsvorsorge umfasst alle kommunalen Aktivitäten also auch die Gesundheitsvorsorge zu Gunsten der jeweiligen Einwohner/innen. Diese sozialstaatlich gebotenen Tätigkeiten werden durch die Luftverkehrslärm- und Luftverkehrsabgasemissionen gefährdet, wenn nicht unmöglich gemacht. In besonders beschallten Teilen des Stadtgebietes ist schon jetzt z. B. der Aufenthalt von Kindern auf Spielplätzen kein sinnvolles gesundheitliches Angebot mehr. Der Staat verletzt damit seine staatlichen Schutzpflichten, die aus dem Grundrecht auf menschliche Gesundheit fließen (vgl. im Einzelnen Teil C).

Die Stadt Offenbach ist im Rahmen ihrer verfassungsrechtlichen Legitimation als Selbstverwaltungskörperschaft (= Art. 28 GG) umfassend für die Belange der örtlichen Gemeinschaft zuständig.

Diese verfassungsrechtliche Zuständigkeit ist geprägt von der Allzuständigkeit. Damit umfasst diese Zuständigkeit die Daseinsvorsorge in ihrem umfassendsten Sinn, also auch eine Schutzpflicht für die gesundheitlichen Belange der auf dem Gemarkungsgebiet der Stadt Offenbach am Main lebenden Einwohner/innen.

Die Stadt Offenbach am Main ist somit berechtigt wie verpflichtet, auch zu den gesundheitlichen Aspekten einer an Daseinsvorsorge orientierten Stadtpolitik Stellung zu nehmen.

Darüber hinaus umfasst diese gesundheitliche Schutzpflicht immanent auch die Berechtigung, unterstützend entsprechende Einwendungen für die jeweiligen betroffenen Einwohner/innen zu erheben. Diese allgemeine, nicht limitierte gesundheitliche Schutzpflicht umfasst damit die gesundheitlichen Belange aller Einwohner; entsprechend kann die Stadt die privatrechtlichen Gesundheitsargumente ihrer Einwohner/innen umfassend und in allgemeiner Form vortragen.

In jedem Fall ist die Stadt aber berechtigt, die gesundheitlichen Aspekte der Nutzer von öffentlichen Einrichtungen (§§ 19, 20 HGO) wie z. B. Krankenhäuser/Altenheimen/ Schulen/Kindertagesstätten etc. als formelle Einwendung im Planfeststellungsverfahren (vgl. Teil C) vorzutragen. Das ergibt sich aus folgender Überlegung: Nach der verwaltungsgerichtlichen Judikatur ist die Stadt berechtigt, im Klageverfahren auf die Funktionsfähigkeit öffentlicher Einrichtungen zurückzugreifen, wenn es um die Beeinträchtigung durch Fluglärm geht.

Der Begriff der Funktionsfähigkeit kann aber vom Sinn und Zweck her nicht nur die ungestörten organisatorischen Abläufe der jeweiligen Einrichtung umfassen, son-

dem muss natürlich auch die gesundheitlichen Aspekte der Nutzer berühren. So ist die Funktionsfähigkeit einer Schule natürlich (auch) gestört, wenn die Schüler durch Fluglärm gesundheitlich beeinträchtigt werden.

A2.6 Einschränkung der kommunalen Planungshoheit (Art. 28 GG)

Die Stadt Offenbach ist u.a. für die verbindliche Bauleitplanung (Bebauungsplanung) zuständig. Im Rahmen der Aufstellung und Abwägung sind insbesondere § 1(4), 1(5) und 1a BauGB zu beachten. Der Siedlungsbeschränkungsbereich der Regionalplanung, die allgemein zu beachtenden Grundsätze gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, des Umwelt- und Immissionsschutzes in der Abwägung in Verbindung mit den vorhabensbedingten Zusatzbelastungen unter Berücksichtigung der Vorbelastungen führen zu weiterer, unzulässiger Einschränkung kommunaler Planungshoheit (dies insbesondere unter Berücksichtigung knapper Flächen und damit eingeschränkter Alternativenmöglichkeiten im Stadtgebiet Offenbachs).

Fluglärm gefährdet und zerstört immer mehr den Offenbacher Spielraum im Rahmen der gemeindlichen Planungshoheit. Dieses Recht ist eine zentrale, grundgesetzlich geschützte Position der Gemeinde, die durch immer neue und sich ausweitende Siedlungsbeschränkungsbereiche infolge Flughafenausbaus ausgehöhlt wird. Der Handlungslogik staatlicher Genehmigungsbehörden, den Flughafenausbau durch derartige „Schutzbereiche“ abzusichern und damit gleichzeitig aber auch die kommunalen Planungsinstanzen zu fesseln, kann nur bis zu einem bestimmten Punkt gefolgt werden. In Offenbach ist dazu die Grenze überschritten.

Die Stadt Offenbach behält sich im weiteren Verfahren ausdrücklich vor, diese Gesamtsituation verfassungsrechtlich überprüfen zu lassen (vgl. dazu B9 und im Einzelnen insbesondere Teil C2).

A2.7 Eingriffe in Rechtspositionen der Stadt OF - Vorhaben Fraport und Klagen der Stadt Offenbach sowie Klagen Dritter

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

- (A2.7.1) 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),
- (A2.7.2) auf unzureichende Nachtflugbeschränkungen bereits im heutigen Zustand und unzureichenden passiven Lärmschutz („Nachtschutzgebiet“ – Gebiet für die Förderung passiven Lärmschutzes),
- (A2.7.3) auf angestrebte Kapazitätserhöhungen mit dem bestehenden Start- und Landebahnsystem 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).

- (A2.7.4) 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 jeweils Pkt. 7.4 – Luftverkehr) (hier bleibt anzumerken, dass die Zielaussage 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 beschlossenes Normenkontrollverfahren der Stadt Offenbach) (vgl. auch (A2.1.2.3) und (A2.1.2.4) und insbesondere B9),
- (A2.7.5) auf das Vertragsverletzungsverfahren (Seveso-II-Richtlinie) der Europäischen Kommission (DE/ENVI/D/02 2003/5086 – Chemicals-Seveso-Planned Extension of Frankfurt Airport),
- (A2.7.6) beantragte EU-Vertragsverletzungsverfahren seitens des BUND hinsichtlich der Eingriffe und Auswirkungen auf FFH-Gebiete,
- (A2.7.7) 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,
- (A2.7.8) auf den Abweichungsbeschluss der RVS sowie den PF-Beschluss A 380-Werft und dessen Sofortvollzug (angekündigte Klagen verschiedener Kläger, insbesondere die Klage der gemeinnützigen Baugesellschaft Offenbach (GBO),
- (A2.7.9) auf die zugelassene Revision des Bundesverwaltungsgerichtes in Leipzig im Zusammenhang mit der seitens des BUND beklagten CCT-Halle.

Die Stadt Offenbach sieht sich durch den Ist-Stand und durch das Vorhaben von Fraport (sowie weitere unabhängig vom hier in Rede stehenden Vorhaben betriebene Ausbauprojekte, u.a. zur A 380-Werft) stark betroffen und in ihrer Planungshoheit (u.a. Bauleitplanung) und der Planung der öffentlichen kommunalen Daseinsvorsorge (u.a. Gemeinbedarfseinrichtungen) sowie in fiskalischer Hinsicht, also in wesentlichen kommunalen Rechtspositionen, beeinträchtigt.

A2.8 Eigentumsbeeinträchtigung (Art. 14 GG)

Die Realisierung des geplanten Vorhabens hat eine Beeinträchtigung des Eigentumsrechts der Stadt Offenbach aus Art. 14 Abs. 1 GG zur Folge. Die flächendeckende Verlärmung und erhöhte Schadstoffbelastung wird zu einer wesentlichen Entwertung des städtischen Grundbesitzes führen.

A2.9 Sonstige allgemeine Einwendungen

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Flughafenunternehmers ist grundsätzlich im Rahmen der Erteilung der luftrechtlichen Genehmigung seitens der Genehmigungsbehörde gemäß § 40 LuftVZO zu prüfen. Die Planfeststellungsbehörde hat daher festzustellen, dass es im Zeitpunkt der Planfeststellung nicht ausgeschlossen ist, dass das planfestzustellende Vorhaben auch verwirklicht werden wird (BVerwGE 84, 123 ff, 128) und der Betreiber des Flughafens die notwendige wirtschaftliche Leistungsfähigkeit besitzt. Bei einer seitens der Fraport AG benannten Investitions-

summe von 3,5 Mrd. Euro (die Stadt Offenbach geht von deutlich über 5 Mrd. Euro aus), die entsprechend die jährliche Bilanzsumme des Unternehmens um ein Vielfaches übersteigt, ist ggf. die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Fraport AG überschritten. Eine Prüfung dieses Sachverhaltes ist nicht möglich, da die in den PF-Unterlagen dargestellten **Kosten** nicht Transparent sind. Teile der Kosten werden nicht ermittelt oder auf Andere und hier insbesondere auf öffentliche Haushalte abgewälzt. Eine Kosten-Nutzen-Analyse, die auch die externen Kosten darstellt (vgl. hierzu entsprechende RDF-Gutachten), wird nicht vorgestellt.

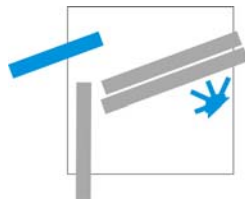
Spätestens beim **Erörterungstermin** für die A 380-Werft ist deutlich geworden, dass die Form der Ablaufplanung äußerst bürgerunfreundlich ist, da die themenzentrierte Durchführung (aus anderer Sicht durchaus sinnvoll) mit seinen zeitlich nur schwer kalkulierbaren Risiken dem einzelnen Bürger es erschwert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

Dies gilt auch für die Einwendungen der 100%-ig im Besitz der Stadt / SOH befindlichen Gemeinnützigen Offenbacher Baugesellschaft (GBO) sowie anderer stadtnaher Gesellschaften und Institutionen, deren Einverständnis zur Übernahme der Einwendungen vorliegt (vgl. Teil C).

Planfeststellungsverfahren (PFV) Flughafenbau Frankfurt



Flughafenausbau
Landebahn Nordwest,
Terminal 3 ...

Einwendungen
der Stadt Offenbach

Allgemeine Einwendungen
(Teil B)

Stadt
Offenbach
am Main



B Allgemeine fachliche Einwendungen

B1 Zum Gegenstand des Verfahrens im Einzelnen

B1.1 Durchgängigkeit der PF-Unterlagen

B1.1.1 Durchgängigkeit der Unterlagen und Aussagen im Verfahren

Die Durchgängigkeit der Gutachten und Aussagen mit Blickwinkel auf das gesamte bisherige Verfahren ist nicht gegeben. Bisher von der Fraport AG benannte zentrale Aussagen sind in den nunmehr vorgelegten Planfeststellungsunterlagen nicht mehr zu finden bzw. werden in gänzlich anderen Zusammenhängen und Ausprägungen genannt. Hiermit ist nicht der durch Aktualisierung und vertiefende Untersuchungen fortschreitende Erkenntnisstand gemeint. Beispielhaft für diesen Bereich führt die Stadt Offenbach an:

- Bisher ist von der Fraport AG der Standpunkt vertreten worden, dass ohne Ausbau die Lufthansa AG den Standort Frankfurt teilweise oder ganz verlassen wird. Als Folge wurde der Verlust der Hub-Funktion und ein dramatischer Verlust an Arbeitsplätzen konstatiert (Aussagen der Fraport im ROV). Diese Argumentation war auch im Verfahren zum Wartungsbereich A 380 die zentrale Ausbaubegründung mit dem Hinweis, dass dies unabhängig vom Ausbau anzunehmen ist. Nunmehr werden „nur“ noch die Stärkung der Hub-Funktion und die Konkurrenzsituation zu weiteren europäischen Drehkreuzen als Ausbaubegründung herangezogen. Deutlichstes Zeichen für den drastischen Wandel in der Argumentation ist, dass nunmehr selbst im Prognosefall zusätzliche 17.000 direkte Arbeitsplätze geschaffen werden sollen.
- In jedem bisherigen Verfahrensschritt werden beim zentralen Thema Lärm die Grundlagen ständig verändert. Der Wechsel der AzB, die Berechnung mit der sog. 100/100-Methode zu der jetzigen Methode der Realverteilung plus Standardabweichung oder die ständig wechselnden Lärmisophonen die zur Beurteilung der bestehenden und künftigen Lärmbelastung sind hier nur einige wenige Beispiele. Der reale Lärm mit dem Kommunen und Bürger in der Ist-Situation oder künftig belastet werden ändert sich nicht, d.h. lediglich die Berechnungsmethoden führen zu neuen Ergebnissen. Im Ergebnis führt dies dazu, dass keinerlei Vergleiche (oder nur mit sehr großem Aufwand) der einzelnen Verfahrensschritte untereinander gezogen werden können.
- In der Landesplanerischen Beurteilung war noch davon die Rede, dass das RWE-Umspannwerk am gleichen Platz „erneuert“ werden kann. Aus diesem Grunde wurde dieser Punkt als raumordnerisch nicht relevant eingestuft. Nunmehr kommt es zu einer Standortverlagerung die nach Aussagen der Fraport AG nichts mit dem Flughafenausbau zu tun hat. Dass die Fraport AG die Standortverlagerung des Umspannwerkes bezahlt, spricht eher für einen Zusammenhang zum Ausbauvorhaben.
- Bisher wurde beständig von einem zweiten Tower auf dem Flughafengelände gesprochen. Nunmehr wird ein großer bzw. sehr hoher Tower geplant der vollständig aus der Planung ausgeblendet ist und die Hindernisfreiflächen durchstößt. Diese zentralen Sicherheitsfragen und die sich daraus ergebende Hindernissituation werden nicht diskutiert.
- Bisher wurde beständig behauptet, dass im Ausbauzustand auf der heutigen Nordbahn keine Landungen mehr stattfinden. Durch das Planfeststellungsver-

fahren zur A380-Werft und die nunmehr vorgelegten Planfeststellungsunterlagen wird deutlich, dass auch künftig auf der heutigen Nordbahn gelandet wird. Dies bedeutet für Offenbach die dritte Grundanfluglinie, die vor allem in den Lärmberechnungen keine Berücksichtigung fand.

- Im A380-Verfahren wurde behauptet, dass der Frankfurter Flughafen bereits die Genehmigung besitzt, Flugzeuge nach Code Letter F abzufertigen. Die Stadt Offenbach ist hier anderer Auffassung und hat dies in mehreren Schreiben dem zuständigen Ministerium unterbreitet. In den Planfeststellungsunterlagen wird nun die Position der Stadt Offenbach bestätigt (vgl. Ordner 1, A3, Konfigurationsanalyse und die Begründung A1-I.4.1.2, in der eine Zulassung der NW-Bahn nur für Flugzeuge des ICAO-Annex 14 Code 4E – unter ausdrücklicher Berücksichtigung von Schultern - beantragt wird). Die zusätzlich erforderlichen Baumaßnahmen an den Flugbetriebsflächen wurden weder im Verfahren zum Wartungsbereich A 380 noch in den nunmehr vorgelegten Planfeststellungsunterlagen beantragt. Es bleibt völlig offen, an welcher Stelle diese erforderliche Planfeststellung erfolgen soll.
- In manchen Bereichen sind die Unterlagen durchgängig wo sie nicht durchgängig sein dürften. So hat die Stadt Offenbach die Schließung des Schnellabrollweg Rto gerichtlich erstritten und den weiteren Betrieb unter Genehmigungsvorbehalt unter Beteiligung der Stadt Offenbach gestellt. Völlig unberührt hiervon ist in den zur Planfeststellung vorgelegten Plänen der Rto weiterhin als Bestand geführt.

B1.1.2 Durchgängigkeit der PF-Unterlagen

In den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen werden zu den gleichen Sachverhalten vollkommen unterschiedliche Dimensionen (Zahlenwerte) und Aussagen dargestellt. Es ist den Unterlagen nicht zu entnehmen, wann wo welche Parameter zu welchen Ergebnissen geführt haben. Dieses Problem zieht sich durch die gesamten vorgelegten 60 Aktenordner. Die Stadt Offenbach ist weder willens noch sieht sie es als ihre Aufgabe an, das Qualitätsmanagement der vorgelegten Unterlagen vorzunehmen. Die Stadt Offenbach fordert durchgängige Planfeststellungsunterlagen, so dass überhaupt die Bezugspunkte des Antrages verifizierbar sind. Einige Beispiele sollen an dieser Stelle genügen um die Kritik der Stadt Offenbach zu verdeutlichen.

- Im gesamten bisherigen Verfahren, wie auch an vielen Stellen des vorgelegten Antrages wird der Prognosenullfall mit insgesamt 500.000 Bewegungen angegeben. Im Planteil A2, S.54 ist entgegen der sonstigen Angaben zu lesen: *„Die Anzahl der jährlichen Flugbewegungen wird 499.000 betragen“*. Ohne jegliche Begründung bzw. Aussagen der Wirkung z.B. auf die Deltaanalyse ist nicht nachvollziehbar inwieweit eine der genannten Zahlen oder ganz andere Werte den Prognosenullfall richtig beschreiben. Eine sachgerechte Ermittlung des Prognosenullfalls ist nicht erkennbar.
- Im Planteil A2, S.9 wird im Prognosenullfall von insgesamt 56 Mio. Passagieren ausgegangen. Etwas weiter ist zu lesen: *„Das Passagieraufkommen wird nach der Luftverkehrsprognose (Gutachten G8) im Prognosenullfall 2015 insgesamt 58,2 Mio. betragen“* (Planteil A2, S.54). Wie mit der Differenz von immerhin 2,2 Mio. Passagieren umgegangen wird, ist unklar.

- Während im ROV für den Planungsnullfall und die in diesem Planungsfall abzufertigende Passagiere noch ein Satellit im Süden des Flughafens erforderlich war, um 58 Mio. Passagiere pro Jahr abfertigen zu können, wird im nun vorliegenden PFA weder ein Satellit im Süden eingestellt noch werden Erweiterungen an den bestehenden Passagierterminals T1 und T2 vorgenommen. Die zusätzlich dargestellten Außenpositionen im Süden verstärken den Verdacht, dass die bestehenden Passagierabfertigungsanlage T1 und T2 die für den Nullfall prognostizierten 58,2 Mio. Passagiere ohne Erweiterung abfertigen können. Dies verstärkt auch die Vermutung der Stadt Offenbach, dass die Erweiterungen des Bereichs A des T1 und das zusätzliche T3 mit den vorhandenen Terminals insgesamt eine Kapazität von über 100 Mio. Passagieren pro Jahr ermöglichen. Anhand dieser wenigen Beispiele verstärkt sich der Eindruck, dass der Prognosenullfall nicht mit der entsprechenden Sorgfalt und Vollständigkeit durchgeplant wurde. Dies ist aber erforderlich, um zwischen diesem von der Fraport AG angenommenen Planungsnullfall und dem Ausbaufall die Deltaprognose auf einer gesicherten Basis erstellen zu können. Auf den Widerspruch zwischen den Aussagen des ROV und den Aussagen im vorliegenden PFA wird seitens der Fraport AG nicht eingegangen.

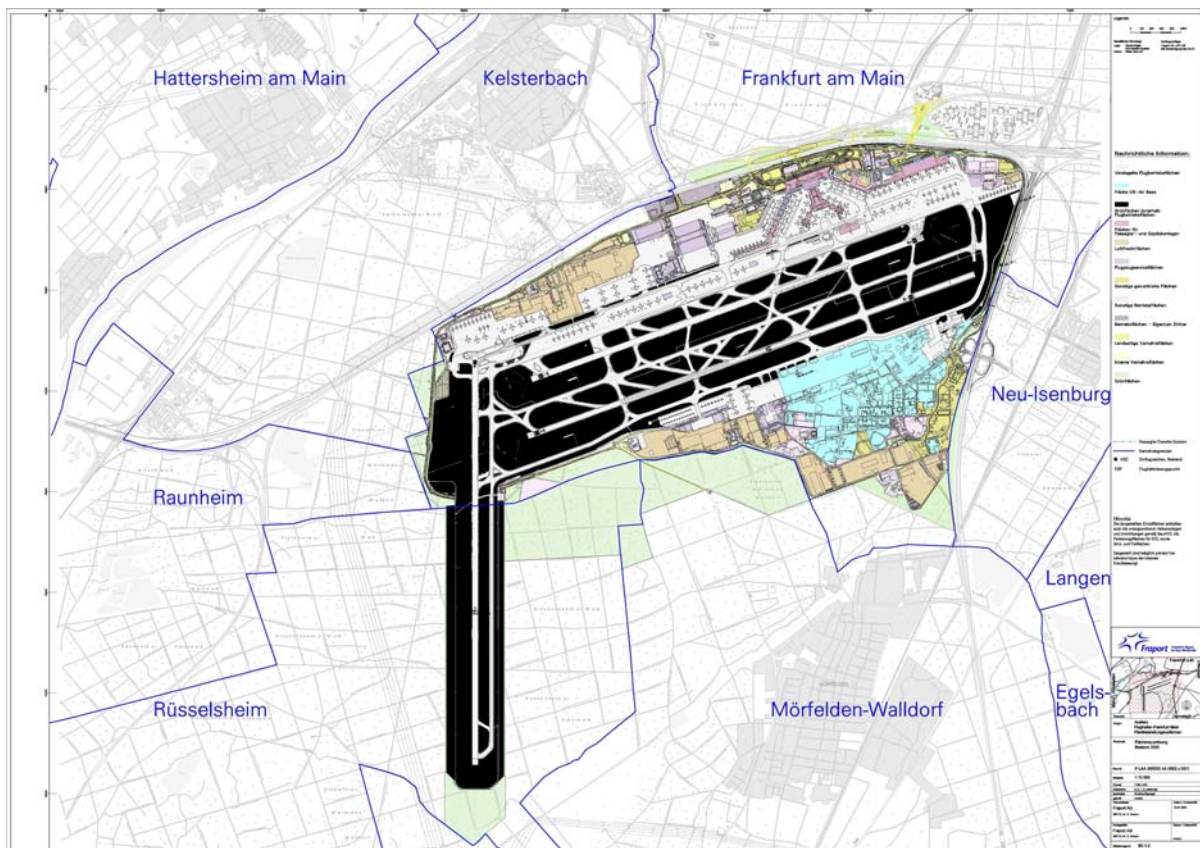
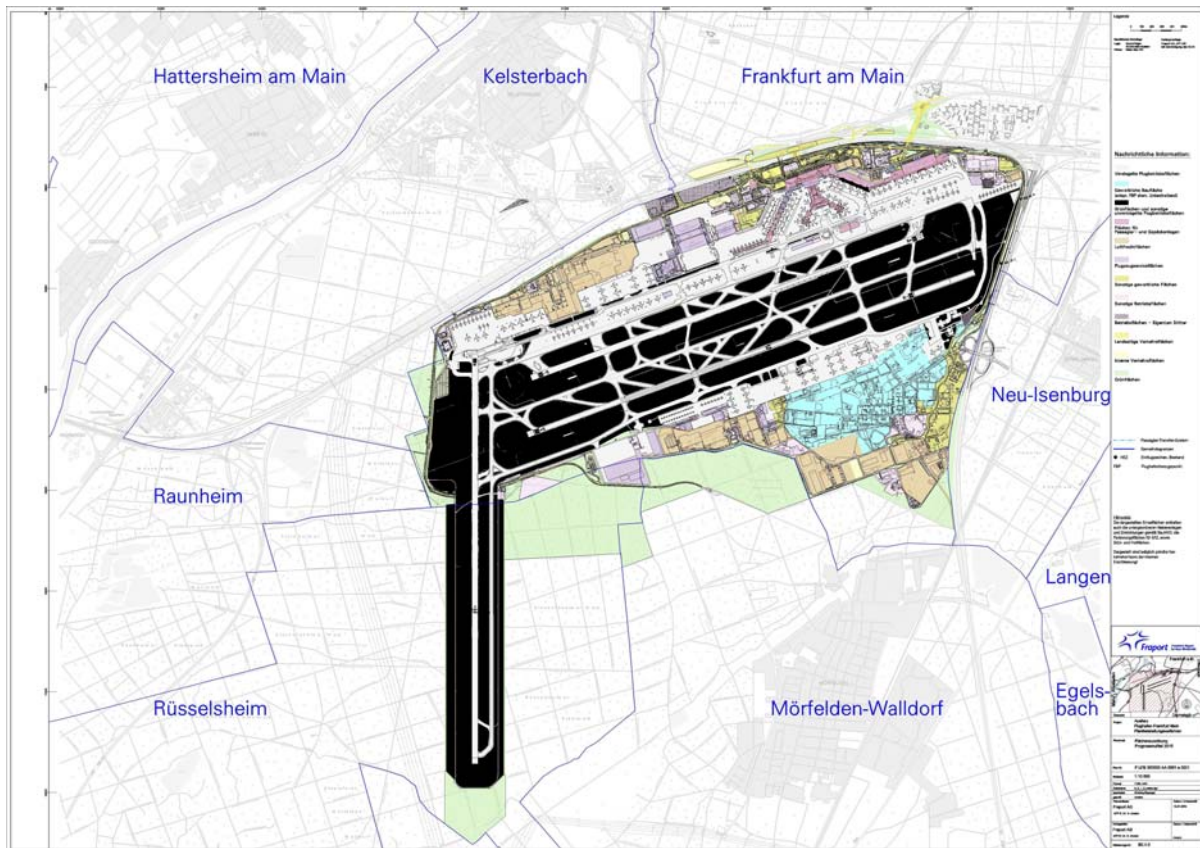


Abb.: B0 1-2 IST-Fall



B0 1-3 Planungsnullfall

- Im Planteil A3, S44. ist hinsichtlich des Flottenmix zu lesen: „*Flugzeugmasse der Flugzeugkategorie Heavy künftiger Mix 37% und Medium 62%*“. Etwas weiter ist zu lesen: „*Für diese vertieften Kapazitätsuntersuchungen der DFS wurde der Prognoseflugplan des typischen Spitzentages 2015 mit 1.950 Gesamtbewegungen und einem charakteristischen mittleren Flottenmix („Heavy“: 36%, „Medium“: 63%, „Light“: 1%; (Stand PFV)) herangezogen*“ (A3, S.96). Auch hier ist völlig unklar, welche Zahlen an welcher Stelle Eingang gefunden haben.
- „*Die Vorhabensträgerin geht davon aus, dass die vorstehend aufgelisteten Maßnahmen geeignet sind, den Eckwert für Landungen auf bis zu 47 je Stunde zu erhöhen und einen Koordinierungseckwert von bis zu 86 Bewegungen je Stunde und 500.000 Jahresbewegungen im bestehenden Bahnsystem bis zum Jahre 2015 zu erreichen*“ (A3, S.46). Im Planteil A3, S.47, Tab. 3.3 ist ein Koordinationseckwert von 88 angegeben. Auch hier ist der Prognosenullfall nicht schlüssig festgelegt.
- Das RP-Darmstadt hat ein Nachforderungsschreiben mit Datum vom 30.08.2004 an die Fraport AG übergeben. Einige Gutachten im Antrag sind deutlich vor dem Termin des Nachforderungsschreibens datiert. Hierzu gehört unter anderem das Gutachten G8 (30. Juli 2004) oder das Gutachten G14 (24.08.2004). Für beide Gutachten gab es inhaltliche Nachforderungen, die schon aufgrund der zeitlichen Abläufe nicht berücksichtigt werden konnten und entsprechend keinen Niederschlag in den Antragsunterlagen gefunden haben.
- Wie von allen am Verfahren beteiligten bestätigt, ist die Realisierung der geplanten Landebahn nicht vor 2009 möglich. Im Gutachten G8 wird weiterhin von einer Realisierung 2006 ausgegangen.

- So werden im Gutachten G8 (Seite 272) für 2015 „etwa 130“ Passagiere pro Flug angegeben. Im Gutachten B11, Kap.5 kann aus den Planungsflugplänen entnommen werden, dass durchschnittlich nur 114 Passagiere pro Flug erwartet werden. Ebenso können aus beiden Gutachten nur unterschiedlich maximale Startgewichte entnommen werden (G8 für Frachtflugzeuge 284 t, B11 mit 325 t).

B1.2 Geeignetheit der PF-Unterlagen

Die Stadt Offenbach geht davon aus, dass aus Sicht der zuständigen Behörde der Umfang der Beteiligung (Kommunen) das Maß der Betroffenheit widerspiegelt. Im bisherigen Verfahren wurden folgenden Grundlagen für die Beteiligung seitens des RP-Darmstadt festgelegt:

ROV	55 dB(A) mit sog. 100/100-Verfahren
Scoping PFV	50 dB(A) mit sog. 100/100-Verfahren
PFV	Zusammenschau verschiedener Lärmisophononen mit Realverteilung plus sog. Standardabweichung (einige Kommunen wie Erlensee, Ronneburg, Hasselroth usw. wurden auf bisher ungeklärter fachlicher Grundlage beteiligt).

Legt man die bisherigen lärmtechnischen Festlegungen der Beteiligung übereinander, so ist festzustellen, dass die nunmehr für das Planfeststellungsverfahren gewählte Methode hinsichtlich der flächenhaften Auswirkung noch hinter die Festlegung des ROV zurückfällt. Dies lehnt die Stadt Offenbach grundsätzlich ab und stuft diese Vorgehensweise als ungeeignet, ein die Auswirkungen des geplanten Flughafenausbaus abzubilden. Diese Position der Stadt Offenbach resultiert nicht aus der Frage der Beteiligung (Offenbach wurde durchgängig am Verfahren beteiligt), sondern vor dem Hintergrund, dass die zugrunde gelegten Lärmisophononen gleichzeitig den Untersuchungsraum Lärm darstellen.

Mit den nunmehr herangezogenen Lärmkonturen wird aus Sicht der Stadt Offenbach nicht der abwägungserhebliche Lärm erfasst. So ist in einigen Stadtteilen Offenbachs nach dem geplanten Ausbau eine Lärmzunahme von bis zu 14 dB(A) anzunehmen. Allein die massive Zunahme des Lärms der Betroffenen hält die Stadt Offenbach für abwägungserheblich. Da die betroffenen Stadtteile Offenbachs auch nach dem geplanten Ausbau unterhalb der zu gering ausgelegten Lärmisophononen liegen, werden diese Auswirkungen nicht abgebildet.

Zusätzlich stellt sich hier die Frage inwieweit die Unterlagen die geforderte Anstoßwirkung erfüllen. Bürger der von diesem Punkt betroffenen Stadtteile Offenbachs müssen auch nach intensivem Studium der vorgelegten Unterlagen zu der Auffassung kommen, vom geplanten Ausbau nicht mit zusätzlichem Lärm belastet zu werden. Bei einer Fluglärmszunahme von bis zu 14 dB(A) ist jedoch eine deutliche und wahrnehmbare Veränderung zu unterstellen.

B1.3 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 im PFV abzuarbeiten sind, deren Abarbeitung in

den PF-Unterlagen jedoch gar nicht oder nur unzureichend vorgenommen ist. Hierzu sind beispielhaft zu nennen:

- (B1.3.1) Die Luftverkehrsprognose des ROV wird unzureichend überprüft und unzureichend an die neue Entwicklung angepasst. Der sich hieraus ergebende Bedarfsnachweis für einen Planungszeitraum von mindestens 15 Jahren wird nicht erbracht.
- (B1.3.2) Fehlende **Alternativendarstellung**, völlig unzureichende Variantenbetrachtung und die Ableitung des Vorhabens aus diesen Alternativen (bzw. zumindest den sich aufdrängenden Alternativen/Varianten), insbesondere nach Wegfall der Ziff. 7.4 im LEP2000 mit der Zielbestimmung zur „Entwicklung am Standort“ (vgl. auch A2.1.2.10, B3, B9) und zu erwartenden Konsequenzen für den RPS2000.
- (B1.3.2.1) Unvollständige FFH-Alternativprüfung (Betrachtung sämtlicher Planungs-, Standort- und Ausführungsvarianten ausschließlich aus dem Blickwinkel der FFH-Schutzgüter).
- (B1.3.3) Die Klärung der **technisch möglichen Kapazität³** („**Sättigungskapazität**“) u.a. im Zusammenhang mit der Forderung nach Darlegung der unternehmerischen Ziele erfolgt nicht.
- (B1.3.3.1) Die Forderung nach Darlegung der unternehmerischen Ziele des gesamten Vorhabens wie auch einzelner Teilbereiche (Terminal 3, Frachtanlagen, Werftanlagen usw.) sind nicht konkretisiert.
- (B1.3.4) 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 gravierenden Folgen stellt sich die Frage eines rechtskonform durchgeführten ROV und inwieweit die mittlerweile seit einem Jahr eingereichten PF-Unterlagen (09.09.2003) von Fraport überhaupt noch dem aktuellen Diskussionsstand anzupassen sind (vgl. auch A2.1.2.9 + B.8). Weitere sensible Bereiche 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 – unvollständig berücksichtigt.
- (B1.3.5) 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.
- (B1.3.6) Eine Auseinandersetzung mit „allen möglichen **Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes**“ (Forderung der LPB) unterbleibt.

³ Diese Klärung erscheint besonders wichtig auch im Hinblick auf das von der Stadt Offenbach erstrittene Urteil beim VG 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.

- (B1.3.6.1) 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.
- (B1.3.7) 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 und nach den Aussagen der Fraport AG und der Luftverkehrsbehörde als einzige SLB am Flughafen Frankfurt derzeit die Anforderungen an die Flugzeuge Code Letter F erfüllen soll.. 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 nördliche Parallelbahn stattfinden. - Daher ist der Antrag unvollständig und deshalb zurückzuweisen.
- (B1.3.8) Das Unterrichtungsschreiben verlangt die Auseinandersetzung mit dem Einfluss von **Gegenanflügen** und **Kurvenanflügen** auf die dargestellten Isolinien. Dies wird seitens der Fraport AG in den PF-Unterlagen nicht umgesetzt.
- (B1.3.9) 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.
- (B1.3.9.1) 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.
- (B1.3.9.2) 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.
- (B1.3.10) Bereits in der Stellungnahme zum ROV hat die Stadt Offenbach dargelegt, dass die Untersuchung der Auswirkungen des geplanten Ausbaus

des Flughafens nicht auf die unmittelbare in Anspruch genommene Fläche der Betriebseinrichtungen beschränkt werden darf.

Vielmehr stellen die Flugbahnen der An- und Abflüge Bereiche in der mittleren bis hohen Atmosphäre mit erheblichen stofflichen Emissionen dar, die klimarelevant sind.

Zitat aus der Stellungnahme zum ROV:

“Der Betrieb eines Flughafens stellt bezüglich seiner lufthygienischen und klimatischen Auswirkungen eine Flächenquelle (unmittelbarer Flughafenbereich) und diverse Linienquellen (Anflug- und Einflugschneisen) dar. Die vorgelegten Gutachten beziehen sich in der Regel nur auf die Flächenquelle Flughafen mit seinen Betriebseinrichtungen auf der Fraport-Fläche. Die räumlich geneigten Linienquellen der An- und Abflugbereiche, die systemimmanent notwendiger Bestandteil der betrieblichen Anlagen des Flughafens Frankfurt sind, werden dagegen in ihrer räumlichen Ausdehnung nicht oder nur unzureichend dargestellt.

Diese geneigten Linienquellen, beginnend an den Start- oder Landebahnen erstrecken sich in geraden bzw. gekrümmten Linien über viele Kilometer bis in einer Höhe von einigen Kilometern; die umweltrelevante Ausdehnung ist in keiner Analyse des Vorhabensträgers dargelegt.

Nach unserer fachlichen Einschätzung beträgt die Betriebsanlage Start- bzw. Landebahn hinsichtlich der Umweltmedien Luft/Klima/Lärm wenigstens 30 Kilometer. Offenbach ist damit betroffen.“

Es ist nach wie vor zu bemängeln, dass die An- und Abflugschneisen nicht in die Untersuchung einbezogen werden.

Die bereits im ROV verwendeten Klimamodelle (KLAM_21 und MUKLIMO_3;) sollen laut Unterrichtungsschreiben vor dem Hintergrund der Geeignetheit erläutert werden.

Es ist zu bemängeln, dass diese Überprüfung der grundsätzlichen Anwendbarkeit nicht stattgefunden hat.

Es ist zu konstatieren, dass das Kaltluftabflussmodell KLAM_21 mit seiner physikalischen Methodik hinsichtlich eines durch Dichteunterschiede und Gravitation verursachten Luftmassenflusses grundsätzlich nur im geneigten Gelände sinnvoll anwendbar ist. Die Anwendung des Modells auf die Umnutzung von Flughafenerweiterungsflächen, die sich alle in der (nicht geneigten) Ebene des Unterraingebietes befinden, ist daher von vornherein wissenschaftlich äußerst fraglich. Der Erkenntnisgewinn ist daher von vornherein als marginal einzustufen.

Es ist weiterhin zu konstatieren, dass das kleinskalige Stadtklimamodell MUKLIMO_3 mit einem Modellgebiet von 11 x 9 km ebenfalls von vornherein nicht geeignet erscheint, die sich über viele Kilometer erstreckenden An- und Abflugbereiche in ihrer Klimarelevanz zu erfassen.

Nach wie vor bleiben die Planfeststellungsunterlagen hier nicht überzeugend. Die Erkenntnisse aus den Modellierungen hinsichtlich klimatologischer Veränderungen durch den geplanten Flughafenausbau sind daher als unzureichend einzustufen.

- (B1.3.11) Der Nachweis, dass die **sonstigen Maßnahmen** im Straßen- und Schienennetz für den induzierten Verkehr im zeitlichen Zusammenhang mit dem Ausbau erfolgen, ist nicht erbracht (vgl. B11).
- (B1.3.12) Auch bezüglich der **RWE-Umspannstation** ergeben sich Diskrepanzen zum bisherigen Verfahren.

B1.4 Planungsgrundlagen

B1.4.1 Bedarf

Die seitens der Fraport AG vorgelegte Bedarfsermittlung im Sinne der prognostizierten Wachstumsaussagen bis 2015 am Frankfurter Flughafen ist verfälschend und führen im Ergebnis zu einer Überschätzung der beantragten Anlagenkapazität.

Plausibilität der vorgelegten Bedarfszahlen

Im bisherigen Verfahren wurden folgende Bedarfszahlen vorgelegt:

Dokument	Datum	Passagiere/Mio.	Flugbewegungen	Fracht/Mio. .t
ROV	Okt. 2001	81,5	656.000	2,77
LPB	Juni 2002	81,5	656.000	2,867 ¹
GAP 2000	Aug. 2002	82,3	657.000	4,085 ²
Scoping-PFV	Jan. 2003	82,3	657.000	4,085 ²
PFV	Nov. 2004	82,3	657.000	4,085 ²

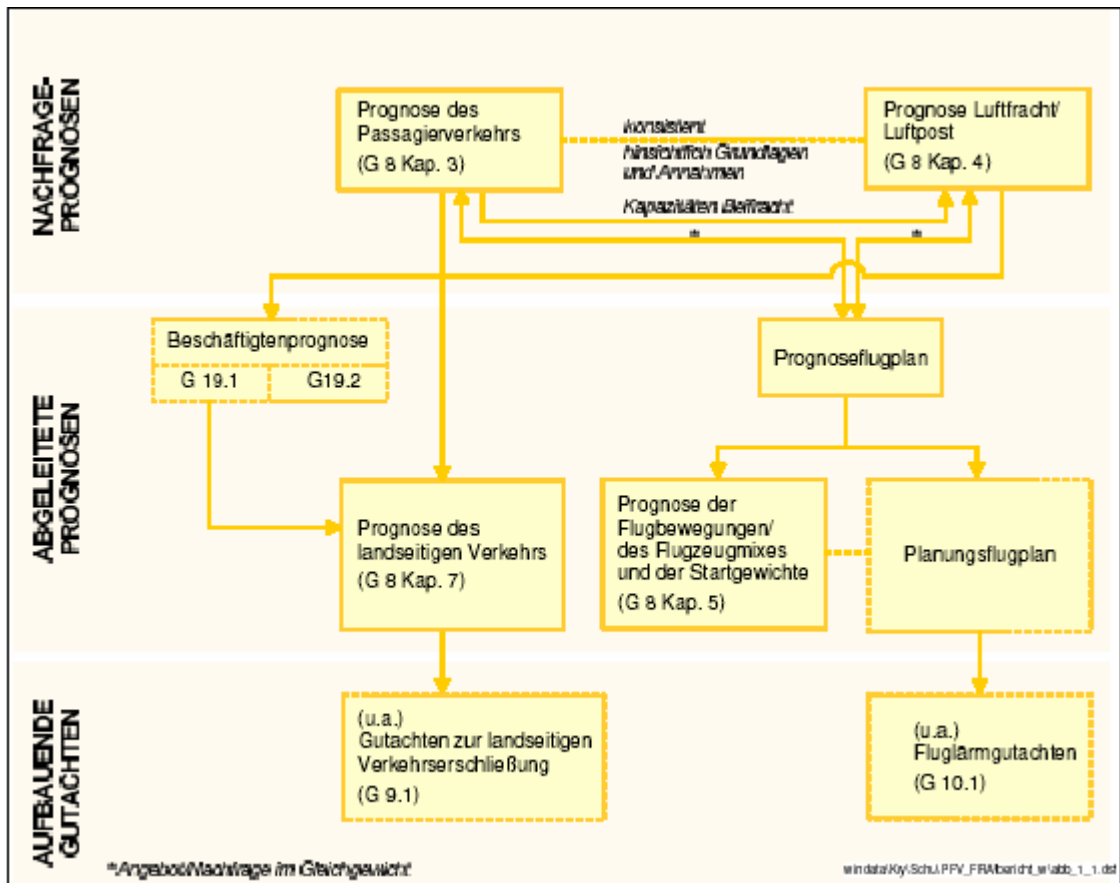
1) Fracht/Post einschließlich Transit

2) Fracht/Post/Transit und Trucking

Zunächst bleibt festzuhalten, das trotz der Krisenjahre in der Luftfahrt (2001, 2002 und 2003) nicht nur das Wachstum gemäß Angaben im ROV weitergeführt wird sondern diese seitens der Fraport AG (GAP 2000) nochmals gesteigert wird. Diese Steigerung ist nicht durch das Fachgutachten (Intraplan) aus dem ROV gedeckt und wurde in den nachfolgenden Verfahrensschritten bis hin zu den nunmehr vorgelegten Planfeststellungsunterlagen nicht erläutert. Wie mit 1000 Bewegungen zusätzlich 800.000 Passagiere und auch etwas mehr Fracht (bereinigt durch Trucking) transportiert werden können ist unklar. Inwieweit sich durch diese Steigerung weitere Parameter (Koordinationseckwert, typischer Spitzentag, typische Spitzenstunde, Sitzladefaktor, Zuladefaktor usw.) verändern müssen (oder auch nicht) wird nicht diskutiert. Diese weiteren Parameter haben sich im Vergleich zum ROV nicht verändert. Schon hier wird deutlich, das die Plausibilität der seitens der Fraport AG angegebenen Zahlenwerte nicht gegeben ist.

In Gutachten G8, S.182 im Kapitel Prognoseannahmen ist Folgendes zu lesen: „Die zusätzliche Landebahn geht Ende 2006 in Betrieb; durch die damit verbundene Angebotsausweitung im Passagierverkehr wird ein Wachstumsschub erzeugt“. Das dies kein Versehen ist, kann ebenfalls in Gutachten G8, S. 187 bis 188 nachvollzogen werden. „Bei der Zeitreihe für die Flugbewegungen erkennt man, dass sich kapazitätsbedingt verlangsamende Wachstum bis 2005, wo in Abbildung 5-1 ein regelrechter "Knick" erkennbar ist, weil ab 2006/2007 mit Eröffnung der zusätzlichen Landebahn eine rasche Ausweitung des Flugangebotes erfolgt bzw. der Nachholbedarf befriedigt wird“. Es ist wohl von allen Seiten unbestritten, das eine neue Landebahn frühestens 2009 in Betrieb genommen werden kann. Nur unter der Annahme, dass die geplante Landebahn 2006 in Betrieb genommen wird, kann der Gutachter bereits 2010 ca. 70,7 Mio. (G8, S.198, Tab. 6.4) Passagiere und insgesamt 593.000 Bewegungen (G8, S. 204, Tab. 6.8) abwickeln. Aus Sicht der Stadt Offenbach ist diese Prognose in keiner Weise plausibel. Die Stadt Offenbach geht davon aus, dass das künftig zu erwartende Verkehrsaufkommen nicht ermittelt wurde.

Ausgehend von einer kaum plausiblen Prognose, sind die vielfältigen Wirkungen in weiteren Gutachten, Aussagen und Bewertungen beträchtlich.



Gutachten G8, S.31, Abb. 1-1

Wie die Fraport AG in ihren eigenen Antragsunterlagen darstellt, sind in Folge der falschen Prognoseannahmen die Beschäftigungsprognose, der Prognoseflugplan, der Planungsflugplan sowie eine Reihe weiterer Gutachten betroffen. Die Stadt Offenbach geht davon aus, dass alle Gutachten, die sich auf die mangelhafte Prognose stützen, überarbeitungsbedürftig sind.

Das Gutachten G8 (Luftverkehrsprognosen) trifft einige Aussagen, aus welchen Gründen das Prognosebasisjahr 2000 weiterhin anwendbar sein soll. Sämtliche, teilweise tiefgreifenden Veränderungen der Luftverkehrsbranche der letzten Jahre haben laut Gutachter keinen Einfluss auf die Stabilität der Prognose. Auch die Aufforderung des RP-Darmstadt aus dem Unterrichtungsschreiben, eine Aktualisierung auf dem Basisjahr 2001 vorzunehmen wird nicht umgesetzt. Um so erstaunlicher ist folgende Textpassage: „Unter anderem kommen die aktuell (2004 mit Basisjahr 2003) im Rahmen der "Luftverkehrsinitiative für Deutschland" mit dem selben Planungsinstrumentarium, aber unter Berücksichtigung neuester Daten, neuester Entwicklungen und Rahmenbedingungen durchgeführten Luftverkehrsprognosen für Deutschland für das Jahr 2015 für Frankfurt Main zu einem Passagieraufkommen von 78,2 Mio Passagieren (Lokalaufkommen) (G8, S.47)“. Zu dem vorgelegten Bedarf (82,3 Mio Passagieren) ist dies eine Differenz von 4,1 Mio Passagieren. Mit dem heutigen Sitzladefaktor (109 Passagiere/Fbw) ergäbe dies eine Reduktion von fast 38.000 Flugbewegungen. Mit den Angaben zum künftigen Sitzladefaktor (aus Planungsflugplan 114 Passagiere/Fbw) ergeben sich ca. 35.000 Flugbewegungen und den Angaben aus der Prognose zum Sitzladefaktor (130 Passagiere/Fbw) immer noch 31.500 Flugbewegungen. Bei dieser Größenordnung ist die Ausbaubegründung, der Koordinationseckwert von 120 Fbw/h und weitere zentrale Grundlagen des Ausbauszenarios in Frage zu stellen. Wenig plausibel ist zusätzlich, dass die im Rahmen der "Luftverkehrsinitiative für

Deutschland" genannte aktuelle Prognose vom gleichen Gutachter wie die den Antragsunterlagen zugrunde gelegte Prognose gefertigt wurde (Intraplan Consult GmbH: Analyse der Luftverkehrsprognose im BVWP, im Rahmen der Initiative Luftverkehr für Deutschland (Initiative gegründet durch Deutsche Lufthansa AG, Deutsche Flugsicherung, Flughafen München GmbH und FRAPORT AG), München 2004 – vgl. G8, S.23) (vgl. B2.1.2). Entsprechend kommt der Gutachter Intraplan in den vorgelegten Antragsunterlagen zu der Erkenntnis, dass eine Aktualisierung nicht erforderlich ist in einem weiteren, außerhalb des Verfahrens stehenden Gutachten, werden deutliche Effekte (4,1 Mio. Passagiere weniger) prognostiziert. Ebenso widerlegt der Gutachter seine eigene These, dass Prognosemodelle auf normalen Jahren beruhen müssen, d.h. anhand der Jahre 2001 und 2002 eine Prognose unzulässig sei (vgl. G8, S.245). Anhand der Statistiken der ADV ist erkennbar, dass das Jahr 2003 im Bereich der Passagiere deutlich schlechter als 2001 und 2002 abgeschlossen wurde und im Bereich Flugbewegungen und Fracht gleiche Größenordnungen wie 2001 und 2002 aufweisen. Das untypische Jahr 2003 als Basisjahr für eine Prognose zu wählen ist zumindest für die Initiative Luftverkehr in Deutschland offensichtlich unproblematisch.

Bereits an den im ROV vorgelegten Bedarfszahlen hatte die Stadt Offenbach berechnete Zweifel hinsichtlich der Plausibilität (vgl. Stellungnahme der Stadt Offenbach zum ROV). Diese Kritik verschärft sich mit den nunmehr vorgelegten Planfeststellungsunterlagen deutlich, da nunmehr gesichert von keiner „freien Nachfrageprognose“ ausgegangen werden kann. Die Stadt Offenbach geht vor dem Hintergrund der genannten Tatsachen davon aus, dass hier eher die (Wunsch-) Zahlen der Fraport AG als eine nachfrageorientierte Bedarfsermittlung Eingang gefunden haben (vgl. Abb. auf S.38).

Entwicklung der Bedarfszahlen

Als Ausgangsjahr der Bedarfsermittlung legt die Fraport AG das Jahr 2000 zugrunde. Abgesehen von beauftragten Gutachten, Aussagen von Firmen der Branche zu ihrer eigenen Entwicklung, Aussagen aus dem Flughafenkonzept der Bundesregierung fließen die Entwicklung der letzten 10 Jahre (1990 bis 2000) international, national und flughafenspezifisch in die Analyseergebnisse ein. Im Ergebnis wird ein durchschnittliches Wachstum bis 2015 des Passagieraufkommens von 3,4% (81,5 Mio. Passagiere), des Frachtaufkommens von 3,8% (2.867 Mio. t) und der Flugbewegungen von 2,4 % (656.000 Bewegungen) prognostiziert (LPB).

Abgesehen von einigen noch zu behandelnden Aussagen zum Bedarf aus der Landesplanerischen Beurteilung (LPB), kommt die Fraport AG im Scopingpapier zum Flughafenbau (15.01.2003) zu erhöhten Bedarfszahlen. Nunmehr wird für 2015 von 82,3 Mio. Passagieren, 657.000 Flugbewegungen und 4.085 Mio. Fracht (inkl. Trucking und Transit) ausgegangen. Aussagen zu durchschnittlichen jährlichen Wachstumsraten vor dem Hintergrund der verkürzten Laufzeit und den stagnativen Entwicklungen der Jahre 2001 und 2002 werden nicht getroffen. Der Koordinationseckwert von 120 bleibt von dieser Erhöhung offensichtlich unberührt und auch die bisherigen Angaben zum typischen Spitzentag (1950 Bewegungen), der typischen Spitzenstunde (133 Bewegungen) sowie des Sitzladefaktors bleiben gleich (vgl. Aussagen von Herrn Maul, Wortprotokoll zum Erörterung der Scopingunterlagen, April 2003). Der Generalausbauplan 2000 der Fraport AG weist die gleichen Zahlenwerte auf. Zusätzlich sind hier einige Angaben zu den Stützjahren (2005 und 2010) zu finden.

Im Unterrichtungsschreiben des RP-Darmstadt (11.08.2003, S.5) wird darauf verwiesen, dass die Daten des Jahres 2000 herangezogen werden können und, sofern relevant, eine Aktualisierung mit den Daten aus dem Jahr 2001 zu berücksichtigen

sind. Weiterhin führt der RP-Darmstadt aus: „In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass vor der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag eine Überprüfung und ggf. Aktualisierung der Daten notwendig werden wird“ (Unterrichtungsschreiben RP-Darmstadt, 18.08.2003, S.5).

B1.4.2 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 Wachstumswerten aus der Prognose zum ROV zurückfindet (diese Zahlen wurden seitens der Stadt Offenbach begründet als zu hoch bewertet und Anzeichen für ein Wachstum über der ROV-Prognose entbehren jeder Grundlage) ergibt sich folgendes Bild:

	Angaben Fraport AG 2000 bis 2015	Wachstum mit Angaben der Landespl. Beurteilung, 2003 bis 2015
Passagiere	82.300.000 Mio.	72.221.571 Mio.
Fracht (inkl. Transit)	2.867 Mio. t	2.421.820 t
Flugbewegungen	657.000	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 „Nachfragetal“, dessen Kompensation im Rahmen des Planungszeitraums nicht verlustfrei darstellbar sein wird.

Sollte der Planungszeitraum 2015 beibehalten werden, ist der Koordinationseckwert 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 ist entsprechend auf rund 72,5 Mio. Passagiere auszulegen. Die von Fraport prognostizierten Zahlen 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 2005 ausgeschöpft sein. Mit der ursprünglichen Planung, die NW-Landebahn ab 2007 in Betrieb zu nehmen, sollte eine sprunghafte Steigerung der Bewegungszahlen bis 2010 verbunden sein, die in den folgenden Jahren bis 2015 abflachen sollte. Erstaunlicherweise bleibt die Fraport AG auch in ihren Planfeststellungsunterlagen bei diesen Annahmen.

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 liegt bei 500.000 Flugbewegungen, 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 dem 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 Wachstumszahlen 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

Die Zahlen der ADV 2004 (BRD Gesamt) zeigen, dass alle 18 deutschen internationalen Flughäfen im Jahr 2003 hinsichtlich Passagier und Fracht etwas über dem Jahr 2000 liegen. Die Flugbewegungen, wie gesagt, liegen deutlich darunter. Da nun der Frankfurter Flughafen als mit deutlichem Abstand größter Flughafen Deutschlands über eine Million Passagiere Verlust aufweist, die restlichen deutschen Flughäfen jedoch die Zahlen des Jahres 2000 insgesamt wieder erreichen, ist Wachstum an anderen deutschen Flughäfen zu unterstellen. Dies ist allerdings nicht auf eine Kapazitätsschwäche von Frankfurt zurückzuführen, da nach Angaben der Fraport derzeit noch über 40.000 Flugbewegungen nicht nachgefragt werden.

Bei genauem hinsehen sind dies Regionalflughäfen oder auch diejenigen internationalen Flughäfen, die mit sog. Low-Cost-Carriern kooperieren. Die vergangenen, derzeitigen und wahrscheinlich auch noch künftigen Wachstumsraten der Low-cost-carrier liegen exorbitant über allen Vergleichszahlen. Wenn der Flughafen Hahn (mit Ryanair) in allen Sparten einen kontinuierlichen jährlichen Zuwachs von über 60% erreicht, muss dies zwangsläufig zu Lasten anderer Flughafenstandorte gehen. Hierzu ist der ADV zu entnehmen:

„Im zurückliegenden Jahr verzeichneten die 18 internationalen Verkehrsflughäfen einen Zuwachs im Passagieraufkommen um 3,9% auf insgesamt 141,9 Mio. Passagiere. Gegenüber dem Vergleichswert für 2001 ist dies ein Anstieg um 0,9%. (...). Dieses positive Ergebnis wurde durch das erweiterte Angebot im Low-Cost-Segment zu deutschen und europäischen Zielen erreicht. Dieses Segment wuchs in 2003 um ca. 112% und hatte mit 13,8 Mio. Passagieren einen Anteil am Gesamtaufkommen von 9,8%. Der traditionelle Charterflug-

verkehr nahm in dem entsprechenden Zeitraum dagegen um 1,7% ab“. (ADV-Pressemitteilung NR. 1 / 2004)

Festzuhalten bleibt, dass in den Antragsunterlagen der Fraport AG das enorme Wachstum der Low-Cost-Carrier und die Folgen für Flughäfen ohne dieses Segment vollkommen unterschätzt wurde und in der Prognoseplanung bis 2015 nicht im entsprechenden Umfang berücksichtigt wurde.

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 Umsteigerflughafen in Deutschland sein. Laut eingestelltem Prognosegutachten wird der Flughafen Frankfurt in 2015 nur noch über einen Umsteigeranteil von 42 Prozent verfügen. Damit belegt das Prognosegutachten, dass die HUB-Funktion nicht gestärkt, sondern auch im Ausbaufall relativ geschwächt wird.

B 1.5 Technische Kapazität / unzulässige Bevorratungsplanung

Während die Flughafennachbarn nach Auffassung von Fraport AG die technisch mögliche Kapazität (Sättigungskapazität) des 1971 planfestgestellten Flughafens mit 500.000 Fbw/a als Vorbelastung hinnehmen müssen, werden für den Ausbaufall wiederum, wie 1971, nur Prognosezahlen für die Auswirkungsbetrachtungen herangezogen. Nachdem in verschiedenen verwaltungsgerichtlichen Verfahren die Fraport Auffassung bestätigt wurde, muss im nun anstehenden Planfeststellungsverfahren die mit dem beantragten Flughafenlayout (Flugbetriebsflächen und Abfertigungseinrichtungen) die Sättigungskapazität für die Auswirkungsbetrachtungen angenommen werden. Da sonst wiederum die Gefahr besteht, dass eine Genehmigung auf der Basis unvollständiger Kapazitäten erfolgt und die tatsächlich möglichen Auswirkungen nicht bewertet werden. Auch der Verweis auf später mögliche Beschränkungen durch die Luftverkehrsbehörde hilft hier nicht weiter. Tatsächlich haben die Luftverkehrsbehörden in Deutschland bisher keine Neigung gezeigt, restriktive Beschränkungen im Sinne des Nachbarschutzes zu erlassen bzw. die Behörden greifen erst dann ein, wenn Art. 2 GG (körperliche Unversehrtheit) verletzt wird. Dies ist zu spät.

In der Planfeststellung 1971 wurden Auswirkungsbetrachtungen für 325.000 Fbw/a angenommen. Ohne weitere Auswirkungsbetrachtungen oder Genehmigungen sollen im Jahr 2005, laut Fraport-Prognose, 500.000 Fbw/a abgefertigt und als Vorbelastungen unterstellt werden. Damit werden dann 175.000 Fbw/a (entspricht dem Aufkommen des Flughafens Düsseldorf im Jahr 2000) ohne die erforderlichen Untersuchungen, Prüfungen oder Genehmigungen am Flughafen Frankfurt abgefertigt werden. Die Wiederholung einer solchen Situation kann von der Stadt Offenbach für das beantragte Ausbauvorhaben nicht mehr akzeptiert werden, zumal bereits jetzt absehbar ist, dass die Sättigungskapazität der beantragten Nordwestbahn in Verbindung mit dem bestehenden Flughafen-Layout deutlich oberhalb der von der Fraport AG eingestellten Bewegungszahlen von 657.000 Fbw/a und 120 Fbw/h liegen wird.

B 1.5.1 Kapazitätsanalysen

Überprüfung der technischen Sättigungskapazität.

Wie die Fraport AG selbst bestätigt, liegt die technische Kapazität, auch Sättigungskapazität genannt, 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 der ausgebauten flugbetrieblichen Anlagen vorliegt, ist diese zu ermitteln.

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 des Gutachters der Luftverkehrsbehörde des Hessischen Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung und der geltenden verwaltungsgerichtlichen 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. A 2.1.3).

B1.6.1 Nördliche Parallelbahn (Bestand, SLB 07L/25R)

In den Antragsunterlagen wird die nördliche Parallelebahn 07L/25R nur noch als Startbahn eingestellt. Gleichzeitig werden die Landerechte aufrechterhalten mit der Begründung, dass im Falle einer Betriebsstörung oder einer vorübergehenden Schließung der SLB 07R/25L die SLB 07L/25R auch als Landebahn genutzt werden müsse.

Die Argumentation der Fraport AG ist nicht nachvollziehbar. Im Planfeststellungsantrag A380-Werft stellt die Fraport AG fest, dass nur die SLB 07L/25R nach den geltenden ICAO-Regelungen geeignet sei, den Verkehr dieses neuen Großraumflugzeuges aufzunehmen. Dies wird auch zeichnerisch in den Antragsunterlagen zur A380-Werft so dargestellt. In der Konfigurationsanalyse des nun vorliegenden Planfeststellungsantrags zum Ausbau des Flughafens Frankfurt wird festgestellt, dass:

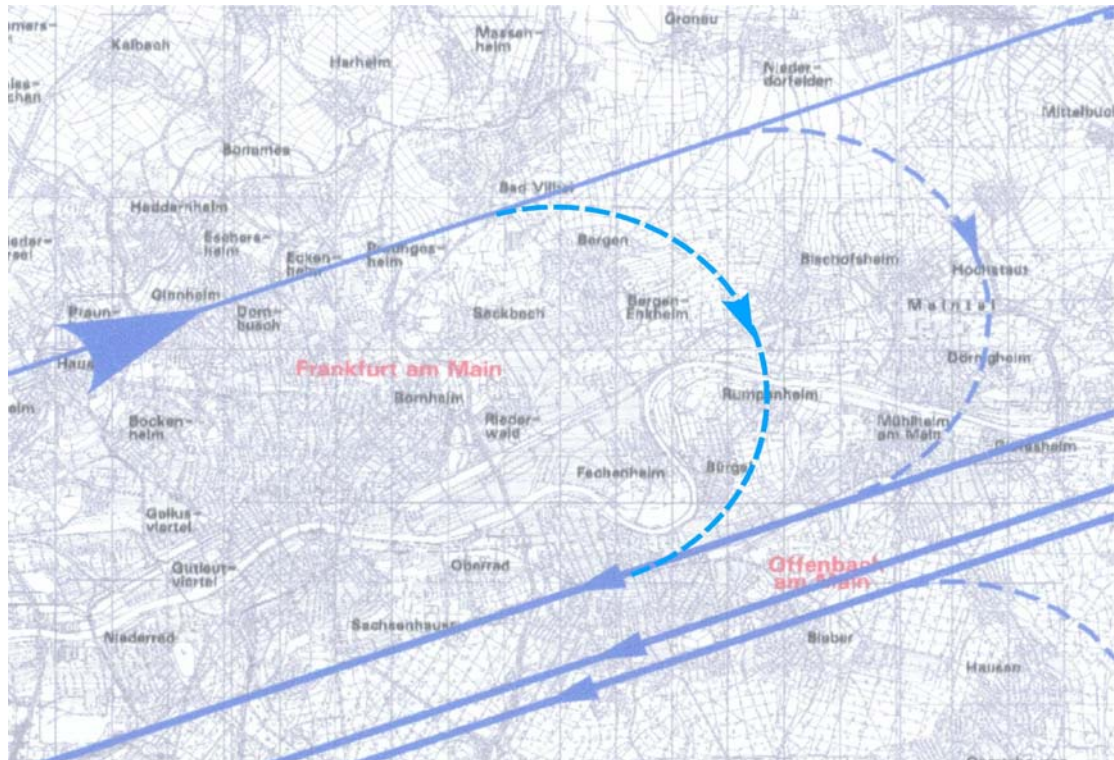
Auszug aus Ordner 1, Bd. A3, Seite 87

Breite der Bahn

Die Start- und Landebahn Süd wird gemäß ICAO, Code F bemessen. Die Bahnbreite beträgt 60 m zuzüglich 2 x 7,50 m versiegelter Schultern.

Seitens der Fraport AG wird aber kein Antrag gestellt die Flugbetriebsflächen, insbesondere die Start- und Landebahnen an diese Anforderungen des ICAO-Annex 14 anzupassen. Damit ist nur die SLB 07L/25R mit einer Breite von 60 m, bei einem Zubau von Schultern, geeignet das Flugzeug A380 auf dem Flughafen Frankfurt verkehren zu lassen. Dies wird in den gesamten Antragsunterlagen nicht berücksichtigt.

Im Plan A3.1-1 (Ordner 1) wird die wirkliche Absicht der Fraport AG dargestellt alle SLB für Landungen zu nutzen. Diese Nutzungsabsicht wird in allen Follegutachten nicht berücksichtigt.



Die Auswirkungen dieser Nutzungsstrategie führen zu einer erheblichen Mehrbelastung auf dem Stadtgebiet der Stadt Offenbach, auf öffentlichen Einrichtungen der Stadt Offenbach und auf das Eigentum der Stadt Offenbach, ohne dass dies in den Antragsunterlagen erkennbar ist.

Mit dieser Dritten Landebahn werden mehr als 900.000 Flugbewegungen pro Jahr als Ziel der Fraport AG erkennbar. Da nach einer Planfeststellung nicht mehr gegen die Ausnutzung der technisch möglichen Kapazität geklagt werden kann (Entscheidung des VGH-Kassel), weil diese Frage im Planfeststellungsverfahren zu klären ist, fordert die Stadt Offenbach die Erstellung einer Simulation in der die technisch mögliche Kapazität des gesamten Start- und Landebahnsystems ermittelt wird.

B1.6.2 Landebahn-Nordwest (Planung)

Laut PFA beantragt die Fraport AG für die 2.800 m lange Landebahn Nordwest die Zulassung für Flugzeuge der ICAO Code Letter E. Es wird gemäß ICAO Annex 14 eine 45 m Breite Landebahn zuzüglich 2x7,5 m breiter Schultern beantragt. Weiterhin wird von Fraport unterstellt, dass die Flugzeugtypen B747 (Code Letter E) und MD11 (Code Letter D) nicht auf dieser Landebahn landen werden. Warum diese Annahme getroffen werden, wird nicht ausgeführt. Wie diese Annahmen im praktischen Betrieb umgesetzt werden sollen, wird ebenfalls nicht erläutert. Da die Länge der Landebahn für alle Flugzeugtypen ausreichend ist, muss angenommen werden, dass die Fraport AG mit dieser Aussage mögliche Auswirkungen (Lärm, Risiko, etc.) verschleiern will ohne die Gewähr dafür zu liefern, dass diese besonders lauten Flugzeuge im späteren Betrieb nicht auf dieser Landebahn verkehren werden. Insoweit sind die eingestellten Lärmberechnungen (Fluglärm, Rolllärm, etc.) als fehlerhaft und unvollständig zurückzuweisen.

Ebenso unvollständig und fehlerhaft wird die Kapazität der Landebahn Nordwest in das Verfahren eingebracht.

B2 Fachplanungen

B2.1.1 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 Umsteigerflughafen in Europa begründet. Bei relativer Abnahme in Frankfurt und gleichzeitig relativer Zunahme in München belegt die Prognose allerdings die abnehmende Bedeutung des Flughafens Frankfurt als europäischer Umsteigerflughafen. Damit verliert der Flughafen Frankfurt seine primäre Bedeutung als Umsteigerflughafen in Deutschland.

Aus der Argumentation der öffentlichen Daseinsvorsorge sind sowohl die Umsteigerpassagiere 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 46 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 65 Mio. der 83 Mio. prognostizierten Passagiere kommen nicht aus dem regionalen Markt; es sind Umsteigerpassagiere oder Passagiere, deren Verkehrsbedürfnis durch einen anderen deutschen internationalen Flughafen (Düsseldorf, Münster-Osnabrück, Köln / Bonn, Hannover, Nürnberg 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 70 bis 80 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:

(B2.1.1.1) Zielaussagen des Flughafenkonzeptes sind unausgewogen und verfassungsrechtlich bedenklich (hier Gleichwertigkeit von Gesundheitsschutz und Förderung des Wirtschaftsstandortes).

(B2.1.1.2) Wesentliche Bereiche werden vom Flughafenkonzept gänzlich ausgeblendet (bspw. Infrastrukturengpässe, Risikofragen, Optimierungsmaßnahmen sowie eine bundesweite Flughafennetzplanung).

(B2.1.1.3) 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.

(B2.1.1.4) Belastungen der Luftverkehrsbranche werden teilweise falsch und insgesamt als nahezu unbedeutend dargestellt. So werden für Luftschadstoffe und Lärm künftige technische Reduktionsleistungen unterstellt die zumindest in überschaubaren Zeiträumen (10 bis 15 Jahre) bei weitem nicht eintreten werden. Auch Formulierungen wie: „*Befinden betroffener Anwohner in der sensiblen Nachtzeit beeinträchtigt*“ zeigen, dass mögliche physische und psychische Schädigungen der Gesundheit nicht in den Blick genommen werden.

(B2.1.1.5) Dass das Flughafenkonzept keine eigene Erhebung vorhandener und künftig benötigter Kapazitäten aufweist, d.h. die Angaben der Flughafenbetreiber kritiklos übernimmt. Dies führt beispielsweise dazu, dass die maximale Terminalkapazität in Frankfurt mit 44 Mio. Passagieren angegeben wird (hiermit wird unter anderem die Dringlichkeit des Ausbaus unterstrichen), tatsächlich jedoch derzeit ca. 51 Mio. Passagiere abgefertigt werden und in den Planungsunterlagen der Fraport AG von maximal 58 Mio. Passagieren gesprochen wird. Ähnliches gilt für den Koordinationseckwert.

(B2.1.1.6) 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.) berücksichtigt. Das Zusammentragen von Wünschen der einzelnen Flughäfen, wie im Flughafenkonzept der Bundesregierung geschehen, macht, trotz Beschlussfassung durch die Bundesregierung, aus einem „Wunschatalog“ der Flughäfen noch kein in sich schlüssiges Konzept, noch liefert es die Ausbaubegründung für einen erwähnten Flughafen.

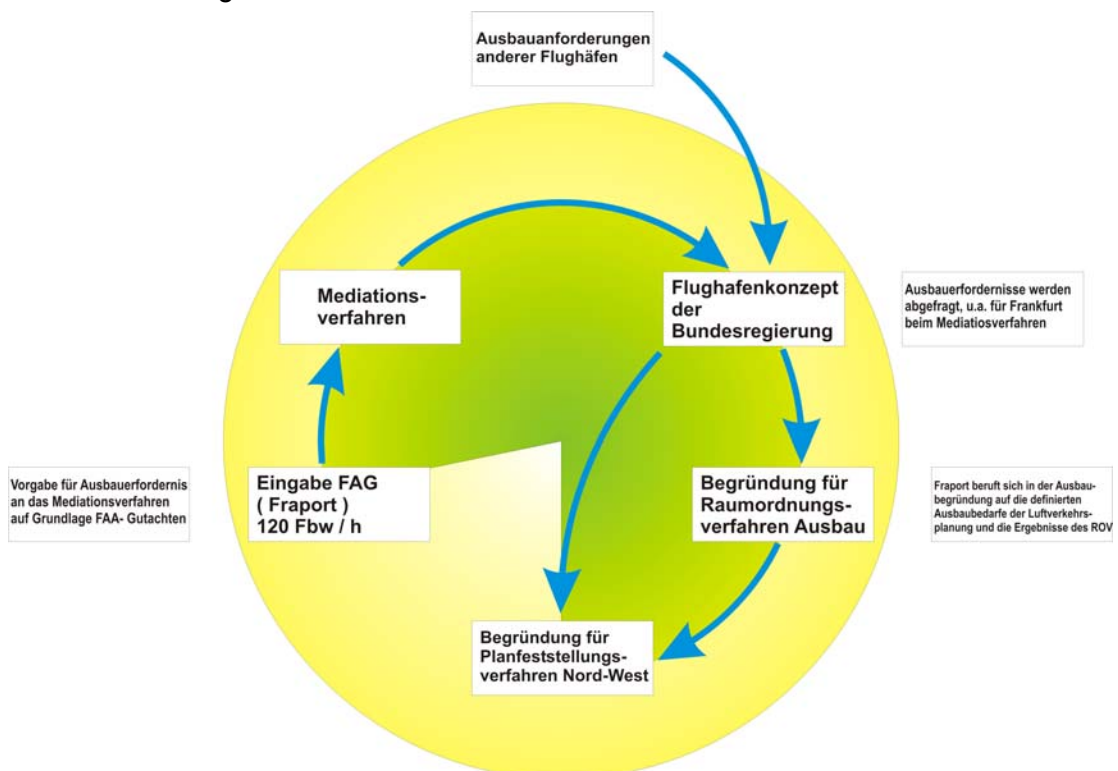


Abb.: 120 Flugbewegungen pro Stunde = 656.000 Fbw pro Jahr - die "Self - Fulfilling - Prophecy" der Fraport

Das Flughafenkonzept ist durchsetzt mit unscharfen, unvollständigen und falschen Aussagen. Hier nur einige Beispiele:

„Obwohl effiziente ökonomische Anreizmechanismen in Verbindung mit der technischen Entwicklung im Luftverkehr zu deutlich sinkenden Lärmpegeln führten...“

Diese Aussage ist nicht generell richtig. Vielmehr gibt es sehr wohl Flughäfen, an denen Pegel nicht sanken. Technische Fortschritte bei der Lärmreduzierung gab es in erster Linie beim Startlärm, der Lärm bei der Landung dagegen wurde – je nach Flugzeugtyp - kaum bzw. nicht reduziert. Inzwischen sind vielfach die Lärmwerte der einzelnen Lärmereignisse bei Landungen höher als beim Start. Neuere Flugzeugtypen (z.B. 737, A310, A320) weisen z.T. bei der Landung höhere Werte auf. Auch absolut kann nicht unbedingt von einer Lärminderung ausgegangen werden: Beispielsweise lag der Landelärm einer DC 9 Ende der 60er Jahre im gleichen Bereich wie der Landelärm einer 737-500 heute, bei gleicher Startmasse.

Im Flughafenkonzept wird der Bedeutung von Luftschadstoffe nicht die entsprechende Gewichtung eingeräumt. Die Aussage, dass der Luftverkehr 1992 zu etwa 3,5 % weltweit zu den anthropogenen Einflüssen auf das Klima beigetragen habe, vergisst, dass der Luftverkehr als einziger unmittelbar in die klimarelevanten Schichten emittiert und somit anteilig viel stärker wirkt (im Mittel mit dem Faktor 2,8). Die Beschreibung der Reduzierung der NOx-Emissionen vergisst darauf hinzuweisen, dass technische Verbesserungen bezüglich Lärm und auch bei der Abgasemission ca. 30 bis 50 Jahre brauchen, bis sie bei der Gesamtbelastung wirksam werden. Dies hängt mit den langen Entwicklungszeiten und der begrenzten Produktion neuer Flugzeuge und dem großen Altbestand zusammen. Dem Flughafenkonzept fehlt entsprechend eine Anpassung der technischen Reduktionsleistungen sowohl im Bereich Lärm wie Schadstoffe auf den Planungszeitraum 2015, den das Konzept selbst benennt.

Für den Bereich Entwicklung und Zukunft des Luftverkehrs wird von "Nachfrage mit hohen Zuwachsraten" gesprochen. Der Begriff Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen wird völlig undifferenziert behandelt. Vor allem im Bereich der sog. Billigairlines ist darauf aufmerksam zu machen, dass es sich vorwiegend um eine durch Subventionen erzeugte künstliche Nachfrage handelt. Es besteht keine Verpflichtung für den Staat, für derartigen Verkehr auf Kosten der Allgemeinheit die Voraussetzungen zu schaffen.

"Das Befinden betroffener Anwohner wird insbesondere in der sensiblen Nachtzeit beeinträchtigt." Diese Formulierung ist verharmlosend bis falsch. Es ist nicht einfach das Befinden, das beeinträchtigt wird. Vielmehr führt der Fluglärm durch Induzierung vielfältiger physiologischer Störungen zu Gefährdungen und Schädigungen der physischen und psychischen Gesundheit sowie zu erheblichen Einschränkungen der Lebensqualität.

"Für die zunehmend arbeitsteilige Gesamtwirtschaft sichert diese nachgefragte Form des Transportes aufgrund ihrer Schnelligkeit, globalen Weiträumigkeit und Zuverlässigkeit die Wettbewerbsfähigkeit und damit den Bestand von Unternehmen und ihrer Arbeitsplätze."

Luftverkehr hat nicht nur volkswirtschaftliche Vorteile. Vielmehr können auch zahlreiche volkswirtschaftlich nachteilige Effekte für Arbeitsplätze, Ressourcen, Wirtschaftsstruktur, Sozial- und Umweltstandards sowie Steuereinnahmen auftreten. Beispielsweise sind Auswirkungen auf die deutsche Tourismusindustrie, die Landwirtschaft, sowie Auswirkungen auf bestimmte Industriebereiche durch Verlagerung von bisher in Deutschland gefertigten Produkten ins Ausland nachweisbar. Das Auslandsreisekostendefizit von jährlich ca. 25 Mrd. € zeigt, dass mehr Arbeitsplätze in Deutschland vernichtet werden als die gesamte Luftfahrtbranche bereitstellt. Gerne werden volkswirtschaftliche Belastungen und Kosten übersehen, die in erster Linie vom Flugtourismus verursacht werden. Hierzu gehört die vermehrte Ein-

schleppung tropischer Krankheitserreger, für die die Bevölkerung in Mitteleuropa keine oder nur unzureichende Abwehrkräfte hat und für die vielfach keine ausreichenden Behandlungsmöglichkeiten bestehen. Die blitzartige Ausbreitung der Epidemie SARS hat gezeigt, welchen entscheidenden Faktor die Flugbranche zumindest an Geschwindigkeit und Verbreitungsmuster dieser tödlichen Krankheit hatte. In gleichem Umfang wären hier die Einschleppung allochtoner Tier- und Pflanzenarten mit entsprechenden Folgerisiken für die Funktionsfähigkeit der mitteleuropäischen Biozöosen und Ökosysteme zu nennen. Auch der Transfer von Waren hat nicht nur positive Folgen, d.h. es gibt zwei Seiten der Medaille. Einerseits können leistungsfähige Frachtfluganbindungen den Export von Waren stärken, zugleich fördern sie aber auch den Export von Arbeitsplätzen in Länder mit geringeren Sozial- und Umweltstandards. Eine Förderung des Luftfrachtverkehrs kann also auch zu Sozialdumping und einer Schwächung der deutschen Standorte führen. Das Flughafenkonzept der Bundesregierung ist aus Sicht der Stadt Offenbach hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Vorteile einseitig ausgerichtet. Ohne die volkswirtschaftlich vorhandenen Vorteile der Flugbranche schmälern zu wollen, sind die realen Risiken und Effekte im Sinne einer abgewogenen Gesamtbewertung zu berücksichtigen. Dies fehlt dem Flughafenkonzept der Bundesregierung.

Sämtliche Angaben zur künftigen Entwicklung des Luftverkehrs in Deutschland müssen als überholt und veraltet angesehen werden. Dies ergibt sich zunächst am Alter des Papiers (August 2000), d.h. die nunmehr über drei Jahre anhaltende Krise der Luftfahrtbranche mit seinen vielfältigen Auswirkungen ist im Flughafenkonzept der Bundesregierung nicht berücksichtigt. Insofern sind sämtliche Ausbaubegründungen der Fraport AG die sich auf die Zahlen des Flughafenkonzeptes stützen, nicht mehr zutreffend.

Aussagen wie: *„Luftfahrtunternehmen setzen ihre Flugzeuge weitgehend bis zur Ausschöpfung ihrer Kapazitäten ein“*, sind nicht mehr haltbar. Beleg hierfür ist, dass vor dem 11. September 2001 ca. 800 Flugzeuge sämtlicher Airlines in den Trockengebieten diese Erde außer Betrieb standen und sich diese Zahl bis heute beharrlich bei ca. 2500 Flugzeugen hält. Entsprechend wären die Luftfahrtunternehmen froh, überhaupt ihre gesamte Flotte (wieder) einsetzen zu können. Von Ausschöpfung der Kapazitäten seitens der Luftfahrtunternehmen kann vor diesem Hintergrund nicht gesprochen werden und dies wird auch in absehbarer Zeit nicht eintreten.

Das Flughafenkonzept der Bundesregierung geht in seinen Wachstumsprognosen für Passagierverkehr selbst bei einem niedrigen Wachstum noch von einem durchschnittlichen Wachstum von 3,7 % aus. Ein konkreter Blick an den Frankfurter Flughafen zeigt jedoch, dass die Jahre 2001, 2002 und 2003 im Bereich des Passagierverkehrs mit negativem Ergebnis ausgegangen ist. Insgesamt hat der Frankfurter Flughafen bezogen auf das Jahr 2000 über eine Million Passagiere verloren. Da das Flughafenkonzept ebenso wie die Ausbauplanungen des Frankfurter Flughafen einen Prognosezeitraum bis 2015 unterstellen und nunmehr bereits das dritte Jahr vollkommen entgegen der getroffenen Prognosen verlaufen ist, ist davon auszugehen dass die Gesamtprognosen in der angegebenen Höhe nicht eintreten werden. Die Prognosen sind vor dem Hintergrund der verkürzten Laufzeit (2004 bis 2015) und den aktuellen Zahlen zu überarbeiten.

Erstaunlich sind die Angaben zur Terminalkapazität in Frankfurt. Hier werden als maximale Kapazität für Frankfurt 44 Mio. Passagiere angegeben (aus ADV Jahrestatistik 1998). Seltsam, dass bereits 1999 über 45 Mio. Passagiere (ohne Ausbaumaßnahmen) und im Jahr 2000 weit über 49 Mio Passagiere abgefertigt wurden. Die Begründung des Flughafenkonzeptes, *„dass die Terminalkapazitäten an den meisten deutschen Flughäfen nahezu vollständig ausgeschöpft sind“*, war für Frankfurt schon 1998 falsch und kann derzeit ebenso wenig als belastbar gewertet werden. Ebenso verhält sich dies mit den Angaben des Flughafenkonzeptes zum

Koordinationsseckwert. Das Flughafenkonzept geht für den Flughafen Frankfurt von einem maximalen Koordinationsseckwert von 78 Fbw/h aus. Die Fraport AG hat hingegen für den Sommerplan 2004 einen Koordinationsseckwert von 81 Fbw/h beantragt (nach Aussagen der Fraport AG waren ursprünglich 82 Fbw/h geplant und möglich, die wiederum am Widerstand der Lufthansa gescheitert sind). Auch hier zeigt sich, dass das Flughafenkonzept mit seinen Annahmen, Prognosen und Aussagen zur Dringlichkeit von Ausbaumaßnahmen auf falschen Grunddaten beruht. Der Verweis der Fraport AG auf das Flughafenkonzept im Sinne einer Ausbaubegründung ist hierdurch in weiten Teilen hinfällig. Erforderlich ist eine eigenständige nachvollziehbare Ermittlung und Darstellung sämtlicher Eingangsdaten vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung der Luftfahrtbranche.

B2.1.2 Masterplan zur Entwicklung der Flughafeninfrastruktur

zur Stärkung des Luftverkehrsstandortes Deutschland im internationalen Wettbewerb

Neuerdings wird versucht, die fachplanerisch schwache Grundlage der öffentlichen Daseinsvorsorge mit einem Lobbypapier der „Initiative Luftverkehr“ aufzubessern.

Allgemein

Initiator des Masterplans ist die Initiative Luftverkehr (Fraport, DFS, Lufthansa, Flughafen München); das BMVBW hat die Schirmherrschaft übernommen.

Prognose der Passagierzahlen

Der Masterplan liefert eine Neuberechnung der Luftverkehrsprognose des Bundesverkehrswegeplans. Die Prognose des BVWP schreibt das Passagieraufkommen im Luftverkehr Deutschland von 1997 (121Mio PAX/a) in zwei Szenarien (Trend-szenario und integriertes Szenario) bis 2015 auf einen Stand von 240Mio bzw. 251Mio Passagieren linear fort.

Die reale Entwicklung der Passagierzahlen mit ihrem Einbruch in 2003 hat dazu geführt, dass die BVWP-Prognosen gegenüber den derzeitigen Passagierzahlen überhöht sind und auch bei Fortschreibung mit dem ursprünglich unterstellten Wachstum das prognostizierte Passagieraufkommen in 2015 nicht erreichen würden.

Die neuen Prognosen des Masterplans setzen auf dem Niedrigstand 2003 mit zwei neuen Szenarien auf. Ein Szenario mit der Bezeichnung „engpassfrei“ korrigiert das Wachstum des Luftverkehrs derart, dass die ursprüngliche Prognose des BVWP in 2015 nicht nur eingeholt, sondern mit einem Gesamtaufkommen von 256Mio Passagieren/a. noch übertroffen wird.

Das zweite Szenario nennt sich „worst-case“; es unterstellt, dass kein Ausbau der Flughäfen Frankfurt, BBI, München und Düsseldorf erfolgt und prognostiziert für 2015 229Mio Passagiere/a. Ein Integrierter Ansatz wird hier nicht verfolgt.

Die notwendige Korrektur des Passagierzuwachses wird begründet mit:

- der Zunahme der Low-Cost-Carrier (LCC),
- der günstigeren Entwicklung der Flugpreise und
- der Bildung von Allianzen, die die HUB-Flughäfen stärker belasten.

Diese Merkmale waren aber bereits in der BVWP-Prognose enthalten, die Veränderungen in der Neuberechnung sind nicht nachvollziehbar

Anschließend wird der Zuwachs in etwa gleichmäßig auf die Flughäfen (mit Ausbauszenario) verteilt. Betrachtet werden dabei nur die acht wichtigsten Flughäfen einschließlich der beiden Hubs Frankfurt und München.

Die geringeren Passagierzahlen des worst-case-Szenarios werden für die einzelnen Flughäfen dem Engpassfrei-Szenario gegenübergestellt. Bei den für den Aus-

bau vorgesehenen Flughäfen ergibt sich ein Passagierverlust; bei den anderen ein insgesamt geringerer Gewinn. Zusätzlich werden für das worst-case-Szenario erhebliche Wanderungsverluste an Passagieren zu ausländischen Flughäfen errechnet.

Ferner wird ein wirtschaftlicher Schaden durch den Vergleich des Nicht-Ausbauszenarios mit dem Engpassfrei-Szenario über entgangene Arbeitsplätze errechnet.

Neben der grundsätzlichen Frage nach der Belastbarkeit eines solchen Szenarioaufbaus (errechneter Bedarf gegenüber Nichtausbau?) 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 betreffen eher die Regionalflyghäfen (Hahn, Lübeck etc.).
- 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-Carriern nur die Hälfte des üblichen Beschäftigten-effektes 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.

Maßnahmen

Der Masterplan fordert aufgrund des beschriebenen Pognoseszenarien ein komplexes Ausbauprogramm einschließlich der Kapazitätserweiterungen der Flughäfen Frankfurt, München, Düsseldorf und den Großflughafen Berlin sowie Verbesserungen bei den Flughäfen Hamburg, Stuttgart und Köln-Bonn (z.B. landseitige Anbindung). Für Frankfurt wird eine Erweiterung – Stand Mediation - zugrunde gelegt.

Fazit

Der Masterplan muss als Lobbyistenpapier gesehen werden und verfolgt zwei Ziele. Im europäischen Wettbewerb zielt der geforderte Ausbau der deutschen Hub-Flughäfen auf einen Wettbewerbsvorteil der Deutschen Hubs in Europa ab. Die Liberalisierung des europäischen Luftverkehrsmarktes mit der (gewollten) Folge, dass die Hub-Funktionen in Europa gleichmäßiger verteilt sind, wird im Masterplan beklagt und soll durch die im Grunde nicht notwendigen Überkapazitäten kompensiert werden.

Als Reaktion auf den tatsächlichen Einbruch der Passagierzahlen in 2003 korrigiert der Masterplan die ursprünglichen Passagierprognosen des BVWP, so dass weiterhin der Ausbau der wichtigsten Flughäfen in Deutschland unabdingbar scheint und die Ausbauprojekte gesichert sind.

Interessanterweise ergibt die „worst-case“ Prognose des Masterplans in 2015 aber den gleichen Prognosewert wie das Aufsetzen des prognostizierten Zuwachses des alten Integrationsansatzes BVWP auf den niedrigen realen Ausgangswert von 2003.

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

B2.2 Raumordnung allgemein (vgl. B9)

- (B2.2.1) 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 entgegengesetzte 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.
- (B2.2.2) 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 (LPB) sind nach den entsprechenden VGH-Urteilen keine zulässige Grundlage raumordnerischer Abwägung mehr. – Nach Ansicht der Stadt Offenbach hätten vor der Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens geeignete raumordnerische Grundlagen hergestellt sein sollen.
- (B2.2.3) Ein Flughafen, der vorwiegend nicht dem endogenen Bedarf dient („Fremdverkehr“ von rund 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.
- (B2.2.4) 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. auch B9.9),
 - 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 und für Nordhessen eine starke Bevölkerungsabnahme vorhergesagt),
 - Unterschätzung sozialer Erosionseffekte in den „Nachteilszonen“ (Belastungszonen),
 - Unterschätzung negativer Auswirkungen auf den Grundstücksmarkt in den Belastungszonen,
 - unzureichend berücksichtigter betriebsbedingter negativer Auswirkungen auf bestehende und zu entwickelnde 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.
- (B2.2.5) Durch die Lage der Bahnen wird insbesondere die Ost-West gerichtete „Main-Schiene stark belastet. Die Bemühungen zum Stadtbau der „altindustrialisierten“ Städteachse von Rüsselsheim über Offenbach bis nach Hanau werden durch das Vorhaben konterkariert.
 - (B2.2.6) Der antizipierte aber nicht zur Planfeststellung beantragte Siedlungsbeschränkungsbereich (gemessen an den dem RPS2000 zugrunde liegenden Kriterien) deckt weitere Siedlungsflächen ab.
 - (B2.2.7) 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 in der Gänze aufrecht zu erhalten.

B3 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.

Nicht eingestellt und diskutiert werden Vorhabensalternativen wie:

- Flughafensystem mit Satellitenflughäfen (siehe Unterrichtungsschreiben des RP bereits im ROV bzw. TOP4 des Unterrichtungsschreibens 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 Flughafensystems Frankfurt-Hahn 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. Nicht nur das ein Nachtflugverbot in Frankfurt an das Ausbaivorhaben in Frankfurt gekoppelt wird, nunmehr mehren 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 Ausbauverfahren Frankfurt in die Abwägung einzustellen.

B3.1 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 (Sättigungskapazität) 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 weitgehend.

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

B3.2 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. In den nunmehr vorgelegten PF-Unterlagen werden die ursprünglich 23 Varianten ohne weitere Begründung auf 17 reduziert (Planteil A3, S. 41-43). Diese Vorgehensweise lehnt die Stadt Offenbach ab.

Weitere Varianten scheiden mit der Begründung aus, dass die erforderlichen Umbaumaßnahmen zur Realisierung wirtschaftlich nicht vertretbar und zu Kapazitätsbeschränkung während der Bauphase führen würden. 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. Die pauschale Bewertung der Unwirtschaftlichkeit ist nicht ausreichend.

B3.3 Alternativen / Vollständigkeit der Varianten / Variantenauswahl

Für die beschriebene Reduktion von 23 Varianten auf nunmehr 17 sind wie auch immer geartete Auswahlkriterien seitens der Fraport AG anzunehmen. Erstaunlich ist, dass bei den verbleibenden Varianten insgesamt 4 weiterhin betrachtet werden, die die betrieblichen Erfordernisse nicht erfüllen. Hiermit sind die Varianten 4a, 4b, 7 und 8 gemeint, die allesamt eine Bahnlänge von 2500m haben. Nach Aussagen der Fraport AG ist die Mindestlänge der geplanten Bahn jedoch 2670m (A3, S.72). Da keine der vier Varianten mit der Begründung nicht ausreichender Bahnlänge ausgeschieden wird, geht die Stadt Offenbach davon aus, dass 2500m Bahnlänge ausreichend sind. Die geplante Bahn ist schon aus Gründen der Eingriffsminimierung um mindestens 300m zu reduzieren.

Im Planteil A3, S.41 bis 62 werden Kapazitätsbetrachtungen der verbliebenen 17 Varianten durchgeführt. Diese sind in sich nicht schlüssig. So erscheint es wenig plausibel, dass die Varianten 4a, 4b und 8 hinter die Kapazität (zukünftiger Flottenmix) des Prognosenullfalles zurückfallen, obwohl mit diesen Varianten eine zusätzlich vierte Landebahn verbunden ist. Dies kann in gleicher Weise für die Variante 6 gelten, da auch die Öffnung der Startbahn 18 West für Landungen aus nördlicher Richtung nicht zu einer Reduzierung der Kapazität führen wird. Schon an diesen Beispielen wird deutlich, dass die Kapazitätsanalysen der FAA sowie die von der Fraport AG durchgeführten „Analogieschlüsse“ (A3, S.44) keine belastbaren Ergebnisse ergibt.

Am Ende dieser Betrachtungen kommt die Fraport AG zu dem Ergebnis, die Varianten 3, 9a, 9b und 10 weiter zu betrachten. Streng genommen, bzw. unter Anwendung der eigens von Fraport aufgestellten Kriterien, wären an diesem Punkt keine Varianten mehr vorhanden. Keine der vier genannten Varianten erfüllt das Kapazitätskriterium 120 Flugbewegungen je Betriebsrichtung mit dem zukünftigen Flottenmix. An diesem Punkt wird sehr deutlich, dass die ausschließliche Anwendung der betrieblichen Anforderungskriterien (vor allem 120 Fbw/Std. und MCT 45 Minuten) nicht geeignet sind, Varianten objektiv zu beurteilen. Bis zu diesem Punkt ist die Variantenauswahl und Variantenbewertung der Fraport AG auf subjektive, weitgehend nicht nachvollziehbare Wertungen gestützt.

In diesem Teil der Konfigurationsanalyse wird von Fraport ausgeführt: *„Durch die Stadt Offenbach wurde eine weitere Variante vorgeschlagen, die grundsätzlich der Variante Nordwest (Variante 9b) entspricht, jedoch zusätzlich eine Verlegung der Startbahn 18 nach Süden vorsieht“* (A3, S.57). Der Vollständigkeit halber sei angemerkt, dass die Stadt Offenbach nie die Verlegung der Startbahn 18-West vorgeschlagen hat. Die Stadt Offenbach hat die Verschiebung der Schwellen auf der Startbahn 18-West vorgeschlagen, also keine baulichen Maßnahmen mit zusätzlichem Eingriff in FFH-Gebiete wie von der Fraport AG dargestellt.

Eine finale Betrachtung nimmt die Fraport AG nochmals mit den Varianten 3, 9a und 9b vor. Zur Begründung führt die Fraport AG aus: *„Das in der 1. Stufe der Konfigurationsanalyse verwendete FAA-Gutachten hat die Kapazität unter Annahmen ermittelt, die zu konservativen Aussagen im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des Systems führen“* (A3, S.94). Dies bedeutet offensichtlich, dass alle Varianten ein deutlich höheres Kapazitätspotential aufweisen wie im FAA-Gutachten ermittelt. Dies ist an den Ergebnissen dieser Kapazitätsbetrachtungen deutlich zu erkennen

Landebahn Nordwest

Die Ergebnisse des DLR-Gutachtens [DLR, 2001] zeigen, dass die Ausbaualternative mit der Landebahn Nordwest in beiden Betriebsrichtungen 07 und 25 eine praktische Start- und Landebahnkapazität von mehr als 120 Gesamtbewegungen pro Stunde (125 Bew./h bei BR 07 und 131 Bew./h bei BR 25) erreichen kann.

Landebahn Nordost

Die Ergebnisse des DLR-Gutachtens [DLR, 2001] zeigen, dass die Ausbaualternative mit der Landebahn Nordost in beiden Betriebsrichtungen 07 und 25 eine praktische Start- und Landebahnkapazität von mehr als 120 Gesamtbewegungen pro Stunde (125 Bew./h bei BR 07 und 131 Bew./h bei BR 25) erreichen kann.

Start- und Landebahn Süd

Die Ergebnisse des DLR-Gutachtens [DLR, 2001] zeigen, dass die Ausbaualternative mit der Start- und Landebahn Süd in Betriebsrichtung 25 den Zielwert einer Start- und Landebahnkapazität von 120 Gesamtbewegungen pro Stunde erreicht. Bei Betriebsrichtung 07 wird der Zielwert von 120 Bewegungen nicht erreicht (111 Bew./h).

Die folgende Tabelle zeigt die drastischen Steigerungen, die im Vergleich zum FAA-Gutachten anzusetzen sind.

	Betriebs- richtung 07 (Ost)		Betriebs- richtung 25 (West)		Kapazität Wichtung (30/70)		
	Variante 9a Landebahn Nordost						
zukünftiger Flottenmix	FAA 112	DFS 125	FAA 123	DFS 131	FAA 120	DFS ???	
	Variante 9b Landebahn Nordwest						
	FAA 112	DFS 125	FAA 123	DFS 131	FAA 120	DFS ???	
	Variante 3 Start- und Landebahn Süd						
	FAA 114	DFS 111	FAA 111	DFS 120	FAA 112	DFS ???	

Die Stadt Offenbach wiederholt ihre Feststellung, dass auch in der vorgelegten sonstigen technischen Ausbauplanung kein kapazitätsbegrenzender „Flaschenhals“ erkennbar ist. Weder die luftseitige Kapazität, die Terminalkapazität, die Kapazität der Flugzeugpositionen, der Rollwege usw. lassen eine Begrenzung bei 660.000 Flugbewegungen erkennen. Insofern ist die deutlich oberhalb 660.000 Flugbewegungen liegende Gesamtkapazität des Systems seitens der Fraport AG nach derzeitiger Rechtsprechung problemlos nutzbar.

Die Stadt Offenbach weist darauf hin, dass die Antragstellerin selbst die Zumutbarkeit der ausbaubedingten künftigen Lärmbelastung bei einem Koordinationseckwert von spätestens 140 ansiedelt (Atlantavariante ist mit dieser Begründung aus dem Verfahren ausgeschieden). Mit dem nunmehr möglichen Koordinationseckwert von bis zu 130 ist anhand von objektiven Kriterien die Zumutbarkeit der Vorzugsvariante neu zu beleuchten und die Eignung des Standortes unabhängig vom subjektiven Variantenvergleich nachzuweisen. Für die Stadt Offenbach ist die Grenze der Zumutbarkeit mit dem bestehenden System bereits erreicht und wie auch gerichtlich bestätigt, in einigen Stadtteilen Offenbachs bereits überschritten.

B3.4 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.

Die eingestellten Kriterien werden nicht nachvollziehbar begründet oder werden im Planungsfall (Zieljahr 2015) bereits 2010 erreicht:

- 120 Bewegungen werden bereits im Jahr 2010 überschritten.
- Die Hub-Fähigkeit der Variante Nordwest wird an keiner Stelle belegt.
- Die kürzest mögliche Umsteigezeit (= 45 Minuten) wird schon heute nur von 2% der Umsteiger wahrgenommen. Damit ist die Umsteigezeit kein geeignetes Ausschlusskriterium für Vorhabensalternativen.

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 Va-

riantenauswahl (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).

B3.5 Geeignetheit des Standortes (vgl. auch B9)

Da es weder ein noch geltendes Raumordnungsverfahren, noch Landes- und Raumordnungspläne (LEP und RPS) gibt, die einer gerichtlichen Nachprüfung standhalten und die einen Ausbau am Standort Frankfurt bewerten, muss die Diskussion und Bewertung von Vorhabensalternativen im nun begonnenen Planfeststellungsverfahren erfolgen. Der Verweis auf einen in Aufstellung befindlichen Landesentwicklungsplan (LEP) und die Überzeugung des Trägers des Vorhabens, dass dieser LEP auch bei einer ergebnisoffenen Prüfung nur zum Ergebnis Nordwestbahn kommen könne, ist dabei nicht ausreichend.

Aus der Sicht der Stadt Offenbach sind folgende Vorhabensalternativen einer ernsthaften Prüfung zu unterziehen:

- A) Satellitenairport mit dem Flughafen Wiesbaden-Erbenheim,
- B) Satellitenairport an einem neuen Standort im Umkreis von 60 km um den Flughafen Frankfurt Main (Standortsuchverfahren),
- C) Flughafensystem mit dem Flughafen Frankfurt-Hahn,
- D) Flughafensystem mit einem neuen Flughafen z.B. in der Nähe von Erfurt.

Mit Satellitenairports zu A und B können hub-ungebundene Verkehre vom Flughafen Frankfurt verlagert werden. Außerdem können die Kurz- und Mittelstreckenverkehre verlagert werden, die nur über einen geringen Umsteigeranteil verfügen. Unter Berücksichtigung der sich aus dem Ausbau ergebenden Verlängerung der Gesamtreiszeit liegen diese Flughäfen innerhalb einer akzeptablen Umsteigezeit. Diese Umsteigezeit von 65 bis 75 Minuten liegt immer noch deutlich unterhalb der am Flughafen Frankfurt durchschnittlichen Umsteigezeit von 2 Stunden und 5 Minuten. Außerdem tritt keine Reiszeitverlängerung ein.

In einem Flughafensystem erfolgt eine Aufteilung der Verkehre zwischen Europa-Hub und Interkontinental-Hub. Die Transferverbindung zwischen beiden Flughäfen erfolgt über ein leistungsfähiges, schienengebundenes Transportsystem.

Alle vier vorgeschlagenen Vorhabensalternativen sind raumverträglicher, schaffen ein zusätzliches Arbeitskräftepotential; sie entwickeln die regionale Struktur verbessernde Effekte, entlasten den Agglomerationsraum Frankfurt/Offenbach von Fluglärm- und Schadstoffbelastungen und bieten dem Flughafen Frankfurt erhebliche Wachstumspotentiale auch nach dem in den Planfeststellungsantrag eingestellten Referenzjahr 2015.

Völlig unberücksichtigt bleibt im Planfeststellungsantrag auch das von der Fraport AG im August 2002 bei der Europäischen Union beantragte Flughafensystem mit dem Flughafen Frankfurt-Hahn. In diesem Antrag werden die Vorteile eines Flughafensystems erläutert. Da die Fraport AG in ihrem Planfeststellungsantrag Vorhabensalternativen unbeachtet lässt, konnten diese auch nicht in die Beurteilung der Vor- und Nachteile eines Flughafensystems gegenüber einer raumordnerisch problematischen Erweiterung am Standort Frankfurt einfließen.

Mit dem bestehenden Flugbetrieb (bis 500.000 Fbw/a) am Flughafen Frankfurt werden weite Teile des Siedlungsbereichs in der Rhein-Main-Region, insbesondere im Stadtgebiet der Stadt Offenbach, mit stark belastendem und mit gesundheitsbeeinträchtigendem Fluglärm überzogen (siehe Urteil des VGH-Kassel vom 02.04.2003 zur Klage der Stadt Offenbach). Schon mit der bis 2015 geplanten Ka-

kapazitätserhöhung auf rund 660.000 Fbw/a werden weitere und zusätzliche Teile des Agglomerationsraums mit unzumutbarem und gesundheitsbeeinträchtigendem Fluglärm überzogen. Da das beantragte Flugbetriebssystem noch über deutliche Kapazitätsreserven (mehr als 900.000 Fbw/a) verfügt, diese der Flughafen nach der geltenden Rechtsprechung auch nutzen darf, ist mit weiteren unzumutbaren Fluglärm-Beeinträchtigungen in bereits betroffenen und bestehenden Siedlungsbereichen zu rechnen. Darüber hinaus werden Siedlungsentwicklungen außerhalb des festgelegten Siedlungsbeschränkungsbereichs von diesem zusätzlichen, sich aus der Kapazitätserhöhung ergebenden Fluglärm quasi „überrollt“. Diese vorgezeichneten regionalplanerischen Konflikte nach dem Jahr 2015 sollen, nach Auffassung der Fraport AG, im anstehenden Planfeststellungsverfahren keiner Bewertung unterzogen werden. Zwar mag der sich aus den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen ergebende Siedlungsbeschränkungsbereich Siedlungsentwicklungen und städtebaulich notwendige Verdichtungen im Flughafenumland verhindern, er löst aber nicht den Konflikt im Bestand. Daraus ergibt sich, dass die Flughafennachbarn Entwicklungen hinnehmen sollen, zu deren Verursachung sie nur zu einem geringen Teil selbst beitragen.

Das von der Fraport AG geltend gemachte Prinzip der Daseinsvorsorge kann nur für den unmittelbaren Einzugsbereich des Flughafens Frankfurt gelten (etwa 20 Mio. Passagiere pro Jahr im Jahr 2015). Die über diesen Einzugsbereich hinausgehenden Passagieraufkommen können nicht als endogen betrachtet werden und begründen keine Daseinsvorsorge. Ebenso sind Transferpassagiere kein Aufkommen, das aus endogenem Aufkommen generiert wird und für die Daseinsvorsorge nicht beansprucht werden kann.

Ebenso löst die Forderung der Fraport AG nach einer kürzest möglichen Umsteigezeit (MCT) von 45 Minuten keine Begründung für den Standort aus. Die MCT ist ein Element der gesamten Reisezeit und stellt dabei in der Regel die kürzeste Zeiteinheit dieser Reisezeit dar. Mit dem geplanten Ausbau verlängert sich die Reisezeit für Transferpassagiere über den Flughafen Frankfurt um rund 20 Minuten (durchschnittliche Verlängerung der Rollzeiten am Flughafen Frankfurt). Werden diese 20 Minuten Rollzeitverlängerung der Umsteigezeit zugeschlagen, ergeben sich Optionen mit einem Satelliten-Airport und einer dann kürzesten verfügbaren Umsteigezeit von 65 Minuten, ohne dass sich daraus eine Verlängerung der Reisezeit ergeben würde.

Weiterhin ist zu beachten, dass mindestens 10 Prozent des Bewegungsaufkommens (siehe Planungsflugplan Planfall) und 25 Prozent des Passagieraufkommens im Jahr 2015 am Flughafen Frankfurt Originäraufkommen ist und keine Hub-Funktion aufweisen oder benötigen. In diesem Zusammenhang wird auf das RDF-Gutachten „Kooperationsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt/M mit Hahn und anderen Flughäfen mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung“ vom 28. November 2001 verwiesen.

Die Herstellung als Voraussetzung der raumordnerischen Vereinbarkeit bei dieser nun beantragten Variante Nordwest wurde bisher nicht vorgenommen und kann in der nun anstehenden fachplanerischen Beurteilung nicht erfolgen. Folgende Ziele der Raumordnung stehen der fachplanerischen Genehmigung entgegen:

- Regionaler Grünzug
- Bereich für Grundwassersicherung
- Waldbereich, Bestand
- Fehlende Beantragung der Erweiterung des Siedlungsbeschränkungsbereichs.

- Nichtbeachtung bestehender Siedlungsbereiche Zuwachs die innerhalb des zukünftigen Siedlungsbeschränkungsbereichs liegen.
- Fehlende Berücksichtigung des Schutzes bestehender Siedlungsbereiche durch passiven Lärmschutz
- Entgegenstehende Flächennutzungen im RPS und Flächennutzungsplan des UVF/PvFRM

Allein diese kurze Aufzählung bestehender raumordnerischer Hindernisse macht deutlich, dass eine Realisierung der Flughafenerweiterung am Standort nur unter Verdrängung bzw. Missachtung raumordnerischer Grundsätze und Ziele möglich ist und damit ein Zielkonflikt auftritt, der sich mit zunehmendem Verkehrsaufkommen verschärfen wird. Weder in der landesplanerischen Beurteilung noch im nun vorliegenden Planfeststellungsantrag wurden oder werden Strategien zur Lösung dieses Zielkonflikts aufgezeigt. Die Konfliktlösung ist auch nur möglich, wenn die raumordnerischen Ziele zugunsten des beantragten Projekts verdrängt werden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das beantragte Projekt weder aus sich heraus, noch aus der vorgelegten Prognose, den vordergründig genannten betrieblichen Bedingungen (MCT, etc.) eine Realisierung am Standort erfordert. Es kann festgestellt werden, dass das beantragte Projekt deutlich überwiegend nicht dem endogenen Bedarf dient und damit die Projektbegründung der Daseinsvorsorge nicht greifen kann. Weiterhin widerspricht das beantragte Projekt wesentlichen Zielen der Raumordnung. Eine Vereinbarkeit mit diesen Zielen der Raumordnung kann auch nicht hergestellt werden.

Der Standort ist auch nicht geeignet, um eine weitere **Binnenoptimierung** vorzunehmen. Von der Planfeststellung 1971 mit in der Abwägung eingestellten 325.000 Fbw./a ist heute bereits die Zahl von ca. 475.000 Fbw./a erreicht. Die Grenze der Belastung für die Stadt Offenbach ist damit erreicht und z.T. überschritten. Eine Binnenoptimierung ohne die Stadt Offenbach entlastende Lärmverteilung kann nicht akzeptiert werden.

B4 Nachtflugverbot

Die Stadt Offenbach fordert die vollständige Umsetzung des Nachtflugverbots in der Zeit von 22 bis 6 Uhr (auch schrittweise unabhängig vom Ausbau). Die in die ROV-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 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. Diese Flüge 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 ROV-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“*. Mit diesem Teilaspekt (bestehendes Nachtschutzgebiet über Offenbach zu klein) ist die Stadt Offenbach vor dem VGH Kassel gescheitert und bekommt nun über die DLR-Studie eine erneute Bestätigung, dass dies zumindest aus fachlicher Sicht zutreffend war. Allerdings hat der VGS 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“*. (Urteil vom 02.04.2003) Auch hieraus leitet die Stadt Offenbach ab, dass im Rahmen des Ausbauverfahrens nicht auf dem bestehenden Nachtschutzgebiet des Bescheides vom HMWVL aufgebaut werden kann.

Das im PF-Antrag eingestellte Nachtflugverbot von 23.00 bis 5.00 berücksichtigt nicht den regelmäßigen, nicht in den Flugplan integrierten Nachtflugverkehr der Chartergesellschaften. Die Stadt Offenbach fordert ein Nachtflugverbot ohne Ausnahmen (vgl. auch A2.1.2.7 und B4).

Das beantragte Nachtflugverbot scheint auch deswegen juristisch nicht gesichert, weil entsprechende juristisch haltbare Verkoppelungen zwischen Nachtflugverbot, Inbetriebnahme der neuen Landebahn und Neuregelung der Betriebsgenehmigung bislang nicht aufgezeigt wurde. In diese Richtung zeigt auf die Klagedrohung der DLH sowie die öffentlich angekündigten Einwendungen der BARIG-Mitglieder.

B5 Flugroutenbelegung

Ebenso wie in anderen Antragsteilen geht die Fraport AG bei der Belegung der Flugrouten nach einem opportunistischen Prinzip vor. Da weder die Flugrouten, die Belegung der Flugrouten, noch die daraus ermittelten Fluglärmbelastungen Gegenstand der Planfeststellung sind und somit später den betrieblichen Notwendigkeiten, ohne weitere Genehmigung, angepasst werden können, stellt die Stadt Offenbach fest, dass die Auswirkungsbetrachtungen des Planfeststellungsantrags nicht den zu erwartenden Belastungen entspricht. Damit widerspricht der vorgelegte Planfeststellungsantrag der Fraport AG den Geboten der Offenheit, der Klarheit und Erkennbarkeit der aus dem beabsichtigten Betrieb entstehenden Belastungen.

Mit dieser opportunistischen Flugroutenbelegung werden Fragen der Fluglärmbelastung und des externen Risikos verschleiert, Konflikte und Gefahren der Flugsicherheit in verschiedenen Abflugbereichen, die sich aus der Überlastung von Abflugrouten ergeben, nicht ermittelt bzw. ignoriert. Diese Kritik wird durch die eingestellten Simulationen eindrucksvoll bestätigt.

B6 Lärm / Lärmmedizin**B6.1 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, Ur. v.14.2. 1975 - IV C 21.78, E 48, 56/68; BVerwGE 52, 237/245; BVerwG, Ur.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, Ur. 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, Ur. 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 Ausbauvorhaben 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 sind.

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 30dB(A) zu verzeichnen hat, nach den Ausbauplanungen der Fraport AG künftig jedoch 40dB(A) unterliegt, wird keinerlei Bewertung noch Abwägung zugeführt. Dass eine sprunghafte Lärmzunahme von 10dB(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 40dB(A) umfasst, bleibt die Zunahme von 10dB(A) unbewertet. Es sei an dieser Stelle an das Flugroutenurteil der Taunusgemeinden erinnert, welche mit einer ähnlichen Fragestellung zumindest eine erneute Abwägung gerichtlich erzwungen hat.

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

Die Stadt Offenbach weist deutlich darauf hin, dass die geforderten 3dB(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 3dB(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 90dB_(A), - hörbar sind. Also werden bei 30/h die Spitzen in einem Abstand von 120 Sekunden hörbar. Die Zeit des Lärmereignisses über 55dB_(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 $0,4\text{dB}_{(A)}$. (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 $30\text{dB}(A)$ 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 / Verteilungsgerechtigkeit) 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 (vgl. Diskussion um VO-Entwurf).

B6.2 Grundlagen

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

Flugrouten (vgl. B5). Da die Flugrouten und ihre Belegung nicht planfestgestellt werden, fordert die Stadt Offenbach, die sich ergebenden Fluglärmkurven verbindlich so festzuschreiben, dass Veränderungen der Flugrouten oder eine gegenüber dem DES des Planfeststellungsantrags veränderte Belegung dieser Flugrouten einer Änderungsgenehmigung zum Planfeststellungsantrag unter Beteiligung der Gemeinden mit möglichem Rechtsweg unterzogen werden müssen (Festschreibung des „Lärmfootprints“).

B6.3 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 AzB99 der $L_{eq(3),FLG}$ und der $L_{eq(3) Tag}$ für beispielsweise 60dB dargestellt, nicht jedoch die vergleichbaren Werte nach AzB84. Festzuhalten bleibt, dass die Darstellung nach AzB99 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 auf Mess- und Berechnungstoleranzschwellen (ca. 1 – 2dB(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) bis 13dB(A) zu reduzieren.

B6.4 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 B6.10.1, S.68).

Daher sind aus Gründen der **Gesundheitsvorsorge** bestimmte Lärmwerte nicht zu überschreiten (vgl. UBA):

- Bei Fluglärmbelastungen von 55dB(A) tags und 45dB(A) nachts wird die Grenze zu erheblichen Belästigungen erreicht.
- Bei Fluglärmbelastungen von 60dB(A) tags und 50dB(A) nachts sind aus präventivmedizinischer Sicht Gesundheitsbeeinträchtigungen zu befürchten.
- Bei Fluglärmbelastungen oberhalb von 65dB(A) tags und 55dB(A) nachts sind Gesundheitsbeeinträchtigungen in Form von Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu erwarten.

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

Anwendung der 100/100 Verteilung für sämtliche äquivalenten Dauerschallpegel

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:

Der RP-Darmstadt weicht in seinem Unterrichtungsschreiben (11. August 2003) von den Vorstellungen der Fraport AG ab und fordert „*alle Berechnungen und Darstellungen für die Nachtzeit sind auch zusätzlich unter separater Betrachtung der beiden Betriebsrichtungen durchzuführen*“ (S.9), d.h. für die Nachtzeit ist eine 100/100 Betrachtung durchzuführen. Die Fraport AG führt zu diesem Themenkomplex in ihrem Scoping-Papier (15.-01.2003) folgendes aus: *“Die Berücksichtigung der vielfach diskutierten 100/100-Verteilung ist nicht wissenschaftlich durch die Lärmmedizin begründbar, da keine diesbezüglichen Forschungsergebnisse vorliegen“* (Anhang 3.10, S. 4). Für die Stadt Offenbach ist die seitens des RP-Darmstadt gefundene Vorgehens- und Bewertungsweise fachlich nicht nachvollziehbar. Für die Frage der 100/100-Verteilung gibt es nicht die Position von „ein bisschen schwanger“. Entweder ist die Position der Fraport AG richtig (wogegen sich die Stadt Offenbach nachhaltig wehrt), oder die Anwendung der 100/100-Verteilung stellt die richtige Bewertungsmethode dar. Wenn die 100/100 Verteilung für die Nachtzeit die richtige Bewertungsmethode ist, dann muss sie auch für die Tageszeit zur Anwendung kommen.

In allen bisher relevanten Verfahrensschritten zum Ausbau des Frankfurter Flughafens (Mediation, Raumordnungsverfahren, Beteiligung beim Scopingverfahren zum ROV) kam die sog. 100/100 Betrachtung zur Anwendung. Erst während des Scopingtermins zum Planfeststellungsverfahren wurde von der Fraport AG die Verwendung der sog. Realverteilung mit einem prozentualen Zuschlag (sog. Standardabweichung) bekannt gegeben. Abgesehen von den ohnehin schwierig vergleichbaren in der Diskussion befindlichen Leq3- und Leq4-Werten und der während der gesamten Planungsphase ständig wechselnden Beurteilungsparameter sowohl bei den äquivalenten Dauerschallpegeln wie auch bei den Einzelschallereignissen, ist der Wechsel von der 100/100-Verteilung zur Realverteilung mit Standardabweichung ein vollständiger Bruch mit der bisherigen Vorgehensweise. Keine einzige umhüllende Lärmkurve, keine Angaben von Betroffenenanzahlen, die Betroffenheit von lärmsensiblen Einrichtungen und vieles mehr sind mit den bisherigen Darstellungen und Bewertungen (vor allem ROV und LPB) vergleichbar. Die zumindest im

groben Rahmen einzuhaltende Durchgängigkeit der Unterlagen ist in keiner Weise gegeben.

Sehr viele Untersuchungsräume im bisherigen Verfahren aus den verschiedensten Untersuchungsbereichen übernehmen direkt die Flächen eines äquivalenten Dauerschallpegels oder stützen sich in einer eigenständigen Abgrenzung auf die Ergebnisse von umhüllenden Lärmkurven. In den bisherigen Stellungnahmen und Erörterungen wurden einige diese Untersuchungsräume als unzureichend kritisiert andere als ausreichend akzeptiert. Durch den Wechsel von der 100/100-Betrachtung zur Realverteilung mit Standardabweichung stürzen alle an Lärmparameter gebundenen Untersuchungsräume in sich zusammen. Sämtliche bisherigen Aussagen, Gutachten in allen bisherigen Verfahrensschritten dürften hierdurch weitgehend Makulatur sein. Dies dürfte keineswegs Sinn und Zweck eines gestuften, aufeinander aufbauenden, sich mit jedem Verfahrensschritt präzisierenden Verfahrens sein.

Da der Scopingtermin zum Planfeststellungsverfahren formal mit der Aufgabe der Festlegung des Untersuchungsrahmens dem Planfeststellungsverfahren zuzuordnen ist, stellt sich die Frage, wie hier mit unterschiedlichen Untersuchungsräumen umgegangen werden soll. Im Scopingverfahren wurden als betroffene Kommunen alle eingeladen, die innerhalb des äquivalenten Dauerschallpegels 50dB(A) nach der 100/100-Verteilung lagen. Der äquivalente Dauerschallpegel 50dB(A), berechnet mit der Realverteilung und Standardabweichung, würde deutlich unterhalb der umhüllenden Lärmkurve mit der 100/100-Berechnung liegen (im Unterrichtsschreiben wird hinsichtlich des Untersuchungsraumes von der umhüllenden aller berechneten Lärmkonturen ausgegangen). Hieraus ergibt sich ein Auseinanderfallen in einen Bewertungsraum und einen Beteiligungsraum. Sollen nunmehr Kommunen, die während des Scopingtermin noch als betroffen galten, anhand einer neuen, erstmalig angewendeten Berechnungsmethode nicht mehr beteiligt werden? Gibt es Kommunen, die zwar als betroffen gelten (100/100-Verteilung), jedoch anhand einer Berechnungsmethode (Realverteilung) keinerlei Bewertung zugeführt werden? Bei allen weiteren denkbaren Konstellationen wird deutlich, dass ein Abweichen von der 100/100-Bewertung auch zu kaum lösbaren formalen Konflikten hinsichtlich der zu beteiligenden (betroffenen) Kommunen führt.

Der bestehende Siedlungsbeschränkungsbereich von 60dB(A) wurde mit der 100/100 Verteilung berechnet und ist verbindlich festgelegt. Dieser Siedlungsbeschränkungsbereich sollte in das Gesamtlärmkonzept und die Lärmbewertung passen, da sie indirekt über Baubeschränkungen zum Schutz der Bevölkerung gegen gesundheitsschädlichen Lärm konzipiert ist. Würde der künftige Siedlungsbeschränkungsbereich (nach Ausbau) mit der Realverteilung plus Standardabweichung berechnet, so könnte dieser Siedlungsbeschränkungsbereich trotz einer erheblichen Steigerung der Bewegungszahlen kleiner ausfallen als die bestehende nach der 100/100-Verteilung. Auch hier zeigt sich, dass die Abkehr von der 100/100-Verteilung gravierende methodische und faktische Probleme (Eingriff in die kommunale Selbstbestimmung) schafft.

Da die 100/100-Verteilung bereits Gegenstand gerichtlicher Auseinandersetzungen war und letztendlich die Revision zur Entscheidung vom BayVGH durch das BVerwG mit Beschluss vom 29.12.1998 zurückgewiesen wurde, kann von einer gefestigten Rechtsprechung ausgegangen werden. Der Bayrische Verwaltungsgerichtshof hat sich folgendermaßen geäußert (BayVGH, Urteil vom 27.7.1989 - 20 B 81 D.I, S.105): *"Jedoch darf nicht über den Wechsel der Betriebsrichtung (Ost/West) gemittelt werden, etwa im Verhältnis 80:20, sondern es ist, wie dies die Planfeststellungsbehörde auch bei ihren neueren Berechnungen getan hat, jede Betriebsrichtung gesondert zu betrachten ("100:100"). Denn bei stabilen Wetterlagen kann eine Betriebsrichtung über ei-*

nen beträchtlichen Zeitraum beibehalten werden. Die damit verbundene durchgehende Belastung löst einen Schutzanspruch aus, dem nicht die anschließende Entlastung entgegengehalten werden kann; Lärm und Lärmpausen können nicht über einen Zeitraum von Tagen oder gar Wochen hinweg miteinander verrechnet werden."

Für die Stadt Offenbach ist nicht erkennbar, aus welchen Gründen der hier formulierte Schutzanspruch der betroffenen Bürger sowie der betroffenen Kommunen nicht für die Verhältnisse am Frankfurter Flughafen zutreffen sollte.

Ein Blick in nahe stehende Rechtsgebiete, technische Regeln und einschlägige Gutachten zeigt, dass die 100/100 Verteilung als gängige Verwaltungspraxis anzusehen ist. Eine Aufteilung der Beurteilungszeit in verschiedene Teilzeiten ist bereits aus gutem Grund in grundlegenden Normen vorgesehen. So formulierte bereits 1976 die damalige DIN 45641 (Mittelungspegel und Beurteilungspegel zeitlich schwankender Schallvorgänge). *"Die Beurteilungszeit kann für die Messung und Auswertung in Teilzeiten unterteilt werden, in denen etwa gleiche oder ähnlich verteilte Geräuscheinwirkungen bestehen."* Bei der bereits erwähnten Regionalplanung in Hessen ist die 100/100-Verteilung verwirklicht und der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen empfiehlt in seinem im August 1999 abgeschlossenen Sondergutachten die LAI-Leitlinie für das neue Fluglärngesetz: *"Für die Umgebung von Flughäfen und Flugplätzen ist der Lärmvorsorge in Zukunft über das heutige Maß hinaus im Rahmen der Raumordnung und Flächennutzungsplanung Rechnung zu tragen. Dazu müssen vermehrt Lärmschutzbereiche z.B. im Rahmen von Raumordnungsprogrammen, Landesentwicklungsplänen und Regionalplänen, die über die Schutzzonen nach dem Fluglärngesetz hinausreichen, ausgewiesen werden (vgl. Fluglärmleitlinie des LAI: MKRO 1998)".* Auch hier zeigt sich, dass die 100/100-Bewertung eine breit abgesicherte und akzeptierte Methode ist.

Gemäß § 47aBImSchG hat die Gemeinde einen Lärminderungsplan aufzustellen, *„wenn in den Gebieten nicht nur vorübergehend schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden oder zu erwarten sind und die Beseitigung oder Verminderung der schädlichen Umwelteinwirkungen ein abgestimmtes Vorgehen gegen verschiedenartige Lärmquellen erfordert."* Die Anwendung der LAI-Fluglärmleitlinie („Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI), Unterausschuss Lärmbekämpfung: Leitlinie zur Beurteilung von Fluglärm durch die Immissionsschutzbehörden der Länder. Fassung vom 10.4.1997; beschlossen am 14.5.1997“ und „Bekanntmachung des BMBau vom 15.10.1998 - RS III 5 - 75 12 00-8 - : Entschließung der Ministerkonferenz für Raumordnung "Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm". GMBI. 1998. S. 882-3“) ist inzwischen verbindlich. In dieser Leitlinie wird der L_{Aeq} , also der energieäquivalente Mittelungspegel mit $q = 3$ verwendet. Außerdem werden u.a. die Bewegungen in jeder Startbahnrichtung zu je 100 % angesetzt. Die Stadt Offenbach, wie auch viele weitere Kommunen rund um den Frankfurter Flughafen, sind der Verpflichtung zur Aufstellung eines Lärminderungsplans nachgekommen, d.h. es liegen zumindest die Pläne zur Ist-Situation vor. In diesen Lärminderungsplänen ist der Bereich Fluglärm, wie verbindlich vorgeschrieben, mit der 100/100-Verteilung ausgewiesen. Kommunen müssen entsprechende den Fluglärm, den sie ohnehin anhand der geforderten Maßnahmenplanung im Lärminderungsplan kaum beeinflussen können, vollständig ausweisen und berücksichtigen. Dagegen anerkennt die Methode der Fraport AG mit der verkürzten Flächenbetrachtung der Realverteilung (plus Standardabweichung) diese Lärmbelastung nicht. Auch hier treten die Konflikte mit der Abkehr von der 100/100-Verteilung offen zutage, denn kaum eine Kommune wird Lärminderungsmaßnahmen (Investitionen) in einem Bereich veranlassen, indem der Lärmverursacher mit „Brief und Siegel“ (Genehmigung) bestätigt bekommen hat, das er dort gar keinen Lärm produziert. Entsprechend ist die Realverteilung plus Standardabweichung mit der gesamten Lärminderungsplanung sämtlicher Kommunen rund um den Frankfurter Flughafen nicht in Übereinstimmung zu bringen.

Die seitens der Fraport AG beauftragten Lärmmediziner beurteilen aus lärmmedizinischer Sicht die 100/100-Verteilung als fachlich nicht begründbar. Dem lässt sich entgegenhalten, dass dies die Sicht der seitens der Fraport AG beauftragten Lärmmediziner ist, jedoch nicht die gesamte Gutachtermeinung widerspiegelt. Maschke hat zuletzt 2003 zu dieser Problemstellung geäußert: *„Aus experimentellen Untersuchungen ist bekannt, dass die Reaktion auf einen Schallreiz nicht nur von der Intensität eines Schallreizes abhängt. Hat der Proband z.B. keine Kontrolle über den Zeitpunkt der Beschallung, so kann sich nach einem wiederholten Erleben einer aversiven Beschallung eine negative Konditionierung einstellen, die dazu führen kann, dass der Proband auch zwischen den Schallreizen in einem Spannungszustand verharrt. Die physiologischen Prozesse sind in diesem Spannungszustand den lärmbedingten physiologischen Prozessen vergleichbar. Auf den Fluglärm übertragen lässt sich das folgende Beispiel anführen. Ein zeitweise Fluglärm betroffener schläft auch in „leisen“ Nächten schlecht, weil er Angst davor hat, dass wieder eine Nacht mit vielen Überflügen auf ihn zukommt. Es ist festzuhalten, dass es keine belastbaren wissenschaftlichen Untersuchungen gibt, die belegen wie lang die Pausen zwischen Nächten mit hoher Fluglärmbelastung sein müssen, damit solche negative Konditionierung vermieden wird. Es ist jedoch allgemein anerkannt, dass diese Konditionierungsprozesse stattfinden. Sofern präventive Richtwerte angegeben werden sind solche Konditionierungsprozesse angemessen zu berücksichtigen. Dies wird zum Beispiel durch eine 100 / 100-Verteilung erreicht“.* Das allgemein anerkannte Phänomen der negativen Konditionierung lässt sich natürlich auch bei lärmbedingten Belastungswechsel am Tag nachweisen: *„Ein zeitweise Fluglärm betroffener arbeitet auch an leisen Tagen unkonzentriert, (...)“.* Festzuhalten bleibt, dass die seitens der Fraport AG beauftragten Lärmmediziner mit ihrem Vorschlag der Realverteilung plus Standardabweichung die nachwirkenden Prozesse zur negativen Konditionierung nicht erfassen. Da es bisher noch keine belastbaren Belege gibt, die nachweisen wie lange Lärmpausen sein müssen um das Phänomen der negativen Konditionierung abzubauen und die Betriebswechsel am Frankfurter Flughafen von mehrmals täglich bis wochenlang stabilen Betriebsrichtungen reichen kann (vgl. Fluglärmberichte der Fraport AG) ist aus Sicht der Stadt Offenbach auch aus lärmmedizinischen Gründen und dem Vorsorgegedanken die 100/100-Verteilung anzuwenden.

Die Stadt Offenbach lehnt es grundsätzlich ab, dass die seitens der Fraport AG beauftragten Lärmmediziner mit ihren ablehnenden Ausführungen zur 100/100-Verteilung gleichzeitig die Grenze für die sozialpsychologischen Aspekte (Lärmbe-lästigung) ziehen, d.h. den Untersuchungsraum des abwägungserheblichen Lärm bestimmen. Hierzu gibt es eine gefestigte Rechtsprechung, die den Begriff des abwägungserheblichen Lärm bestimmt. Definitivische Aussagen, ab welchem Umfang eine Lärmzunahme abwägungserheblich ist sind entsprechend überflüssig und von der Lärmmedizin ohnehin nicht zu leisten. Auch der Untersuchungsraum der sich aus der 100/100-Verteilung ergibt, kann in der Regel den Bereich des abwägungserheblichen Lärms nicht vollständig abdecken, d.h. auch bei der Anwendung der 100/100-Verteilung sind ggf. weitere zusätzliche Bereiche zu prüfen. Dies wäre z.B. in einem Bereich anzunehmen, der als Ist-Situation einen äquivalenten Dauerschallpegel von 30dB(A) aufweist und nach dem Ausbau des Flughafens mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 40dB(A) konfrontiert ist. Eine Zunahme von 10dB(A) ist nach derzeitiger Rechtsprechung in jedem Fall abwägungserheblich, der Gesamtlärmpegel von 40dB(A) läge jedoch außerhalb des Untersuchungsraumes. Durch die Anwendung der Realverteilung mit Standardabweichung, die eine teilweise drastische Verkürzung des Untersuchungsraums hervorruft, wird der Ansatz, den abwägungserheblichen Lärm zu erfassen, ad absurdum geführt.

Schalldifferenz außen/innen bei geöffneten Fenstern

Die Fraport AG setzt bei ihren Bewertungen eine Schalldifferenz innen/außen bei geöffneten Fenster pauschal 15dB(A) an. Grundsätzlich ist die Schalldifferenz innen/außen von vielen Faktoren abhängig (Alter der Bebauung, Geschosshöhe, Bauungsstruktur im Sinne von Freiflächenanteil, Flächenverhältnis Fenster- zu Wandfläche, vom Kippgrad der Fenster, spektraler Geräuschzusammensetzung usw.). Belastbare Zahlen zur Schalldifferenz innen/außen sind entsprechend nur durch messtechnische Ermittlung zu erreichen. Diese ermittelten Werte legt die Fraport AG nicht vor, d.h. die angesetzten 15dB(A) sind bestenfalls gutachterliche Meinung.

Die Schalldifferenz zwischen innen und außen beträgt bei gekippten bzw. leicht geöffneten Fenstern normalerweise zwischen 6 und 15dB(A). Dies belegen Messungen die in anderen Verfahren durchgeführt wurden.

Aus dem Messbericht des Amtes für Technischen Umweltschutz der Freien und Hansestadt Hamburg, Berichts-Nr. FLG-320/95: die Differenzen der ermittelten Pegel innen und außen lagen zwischen 9,2dB(A) und 14,4dB(A) mit dem Mittelwert 11,7dB(A)

Strauch, H.: Gutachtliche Stellungnahme zu den vom Betrieb des Militärflughafens Brüggen ausgehenden Geräuschimmissionen. Landesanstalt für Immissionschutz des Landes Nordrhein-Westfalen. Essen, Juni 1993. Enthält u.a. Ergebnisse von Schallpegeldifferenzmessungen innen/außen an vier getrennten Gebäudestandorten. Die Mittelwerte dieser Differenzen liegen je nach Fenster- bzw. Türöffnungen bei 6,2; 9,9; 11,5 und bei 10,1dB(A).

Hieran wird deutlich, das der seitens der Fraport AG gewählte Wert von 15dB(A) nicht ein Mittelwert sonder eher das Maxima bisheriger Messwerte widerspiegelt. Wenn im Einzelfall die Schalldifferenz nicht messtechnisch ermittelt worden ist, muss nach Auffassung der Stadt Offenbach ein niedrigerer Wert von höchstens 10-13dB(A) in Ansatz gebracht werden. Diesem pauschalen Mittelwert von 10-13dB(A) ist im Gegensatz zu dem Wert der Fraport AG in gewissen Umfang der Vorsorgegrundsatz zu unterstellen. Gelegentlich festgestellte größere Differenzen betrafen Gebäude aus jüngeren Baujahren. Die Schutzbetrachtungen sind aber im Wesentlichen nur auf Bauten anzuwenden, die vor der Schallschutzverordnung von 1974 errichtet wurden. Also kann als allgemeiner Ansatz höchstens ein Wert von 10-13dB(A) angesetzt werden, wenn die tatsächliche Differenz nicht am einzelnen Objekt ermittelt wird.

Es sei an dieser Stelle erwähnt, dass der Wert von 10dB(A) auch Unterstützung in verschiedensten Fachbeiträgen findet (z.B. Krell, K.: Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen. Darmstadt, Elsner 1990. S. 46 : oder Gruber, J.: Schlaf und Lärm. DAL, Düsseldorf 1986; oder Beckers, J.H.: Über die Erforderlichkeit von passivem Schallschutz gegen Fluglärm und über Bemessungskriterien. Z. Lärmbekämpfung 42(1995), S. 113-117.). Auch im Expertenhearing im Frankfurter Mediationsverfahren am 14.10.1999 wurde u.a. auch von dem Schallschutzexperten, Herrn Sälzer, dem Autor eines einschlägigen Fachbuchs, festgestellt, dass für gekippte Fenster <10dB_(A) anzusetzen sind.

Die folgende Tabelle zeigt einen kommentierten Überblick auf deren Basis die Stadt Offenbach zu der Auffassung gelangt, dass max. 13dB(A) als Schalldifferenz anzuwenden ist.

Schalldifferenz innen/außen		
Angaben	Wert	Bemerkungen
·Jansen 1977	·15dB _(A) fest	·Festwerte sind naturwissenschaftlich unrichtig, weil die Differenz von vielen Größen abhängig ist. Kippwinkel, Schalleinfallswinkel, Frequenzspektrum, Verhältnis der (gekippten) Fenstergrößen zur Außenwandfläche, Verhältnis der (gekippten) Fenstergrößen zum Raumvolumen usw. ab. Sie kann daher nie ein Festwert sein.
·Jansen 1995	·erreicht 15dB _(A)	·jetzt "Spaltlüftung" die aber keine ausreichende Frischluftzufuhr gemäß DIN 1946 hat.
·VDI 2719 (1984)	·erreicht 15dB _(A)	·"Da Fenster in Spaltlüftungsstellung nur ein bewertetes Schalldämm-Maß R_w von ca. 15dB _(A) erreichen, ist diese Lüftungsart nur bei einem A-bewerteten Außen-geräuschpegel $L_m \leq 50$ dB für schutzbedürftige Räume zu verwenden."
·Gruber 1986	·10dB _(A)	·"Die neueren Arbeiten, in denen gezielt die Störung des Schlafs durch Verkehrslärm untersucht wurde, zeigen den Beginn von lärmbedingten Schlafstörungen ab etwa 35dB(A) Spitzenpegel im Schlafraum. Dem entspricht (bei Verkehrslärm ein Mittelungspegel im Bereich von 25 - 30dB(A), der im Schlafraum nicht überschritten werden sollte. Neben dem Innenpegel interessiert auch der Außenpegel, die Differenz beträgt bei geöffnetem Fenster etwa 10dB. Das Einhalten der angegebenen Innenpegel von 35 dB(A) bzw. 25 - 30dB(A) ist daher bei Außenpegeln von 45dB(A) für die Spitzen und 35 - 40 dB(A) für den Mittelungspegel gewährleistet."
·Handbuch für Lärmschutz (1990)	·10dB	·„Da davon ausgegangen werden kann, dass ein einwandfreies Normalfenster in einer normalen Außenwand im geschlossenen Zustand außen auftreffende Geräusche beim Eindringen ins Gebäude um 25dB _(A) und im leicht angelehnten oder gekippten Zustand um 10dB _(A) mindert, werden...“ oder Gruber, J.: Schlaf und Lärm. DAL, Düsseldorf 1986
·BVF-Merkblatt LT001(1999)	·6 bis 15dB _(A)	·Werte aus amtlichen Gutachten. Die BVF empfiehlt, auf Innenpegel abzustellen und diese nachzukontrollieren; deshalb sollte von vorneherein mit einem Wert von höchstens 10dB _(A) gerechnet werden.
·Sondergutachten SRU 1999	·10dB _(A)	·Tz 443: "Bei gekippten Fenstern können die Außenpegel um 10dB _(A) höher liegen."
·Symposium Köpelnick 1999		·Schallschutz soll auf Innenpegel bezogen werden (S.41)
·Mediation Frankfurt 1999	·< 10 dB _(A)	Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt/Main, Arbeitskreis "Ökologie, Gesundheit und Soziales": Expertenhearing "Maßnahmen im Bereich Fluglärm" am 14. Oktober 1999; Ergebnisprotokoll, Tabelle Seite 13: Schalldämmung pro Fläche für gekipptes Fenster (80 mm geöffnet) = <10dB _(A) .
Dr. Maschke	13dB(A)	Forschungs- und Beratungsbüro Maschke, Fluglärm in der Stadt Offenbach, Lärmmedizinische Beurteilung der Fluglärmbelastung, Bericht 01/02-Off-041211 Das geschlossene Fenster wird mit 20dB(A) veranschlagt.

B6.5 Rolllärm (Gutachten G 6.3) und Bodenlärm

Die Stadt Offenbach ist der Auffassung, dass der Roll- und Bodenlärm nicht mit der Fluglärmrechnungsmethode (AzB) in die Bewertungen eingehen kann. Zunächst ist festzuhalten, dass das bestehende Fluglärmgesetz eine Definition von Fluglärm beinhaltet. Dies umfasst den Lärm eines Flugzeuges sobald es in Startposition steht und ein landendes Flugzeug bis es von der Landebahn abfährt. Somit sind per gesetzlicher Definition alle anderen Lärmarten und Lärmquellen nicht der Definition von Fluglärm unterstellt. Dies gilt auch für auf dem Flughafengelände fahrende Flugzeuge.

Die Fraport AG begegnet dieser gesetzlichen Definition mit zwei Argumenten:

- Es sei messtechnisch nicht möglich die Bodengeräusche der fahrenden Flugzeuge von den startenden und landenden Flugzeugen zu unterscheiden
- und eine Trennung der Geräuscharten sei aus lärmmedizinischer Sicht nicht erforderlich, da für die lärmmedizinische Beurteilung der Gesamtschallpegel ausschlaggebend ist.

Im Ergebnis wird (mit wenigen Ausnahmen) der gesamte Roll- und Bodenlärm mit der AzB-Methode berechnet, welches im Vergleich zur TA-Lärm einen deutlichen Rückschritt für die von Roll- und Bodenlärm Betroffenen bedeutet.

Eine getrennte Bewertung von Fluglärm und Roll- und Bodenlärm ist selbstverständlich möglich, wie Herr Dr. Kühner beim Erörterungstermin zur Werftanlage A 380 eindrucksvoll nachgewiesen hat (vgl. Wortprotokoll A 380). Letztendlich ist dies eine Frage des Messaufwandes und inwieweit dieser Aufwand der Antragstellerin zumutbar ist. Angesichts der finanziellen Situation der Fraport AG und dem enormen Investitionsvolumen des geplanten Ausbaus erscheint die Umgehung der gesetzlichen Fluglärmdefinition nicht notwendig. Das aus lärmmedizinischer Sicht eine Zuordnung der Lärmarten nicht erforderlich sein soll, kann nicht über gesetzliche Bestimmungen hinwegtäuschen, die eine Trennung der Lärmarten erforderlich machen.

Völlig im Unklaren bleibt, wie mit dem Rolllärm derjenigen Flugzeuge umgegangen wird, die auf einer der beiden Rollbrücken (Vorzugsvariante) stehen bzw. darüber fahren. Es ist nicht erkennbar, wie die Höhe der Flugzeuge (Triebwerke), Schubleistung bei Überwinden der Steigung, Abstrahlwinkel usw. in die Lärmrechnungen eingegangen sind.

B6.6 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.

B6.7 Gesamtlärmbelastung

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

Alle bisher in diesen Einwendungen aufgeführten Fehler und Unzulänglichkeiten der durchgeführten Fluglärmrechnungen und Fluglärmbewertungen potenzieren sich in der angestellten Gesamtlärmbetrachtung (Gutachten G10.3). Schon aus diesem Grunde lehnt die Stadt Offenbach die vorgelegte Gesamtlärmbetrachtung als unzureichend ab.

Die Fraport AG legt in ihrem Gutachten G10.3 insgesamt 57 Nachweispunkte fest, um Aussagen zur Problematik des Gesamtlärms treffen zu können. Bei genauerem Hinsehen ist festzustellen, dass die Nachweispunkte fast ausschließlich entlang der äußeren Kontur der 4 gewählten Lärmparameter verlaufen (G10.3 Bild 1). Insofern werden an keiner Stelle die Nachweispunkte so festgelegt, dass sie die Fluglärm-schwerpunkte erfassen. Bei dieser Vorgehensweise ist es wenig verwunderlich, dass die hierauf basierenden lärmmedizinischen Aussagen wenig dramatisch ausfallen. Die Stadt Offenbach lehnt die Festlegung der Nachweispunkte ab, da sie für die Fragestellung einer Gesamtlärmbetrachtung als Grundlage lärmmedizinischer Aussagen nicht geeignet sind.

Für die Stadt Offenbach wurden insgesamt 4 Nachweispunkte festgelegt. Die Stadt Offenbach hält es durchaus für angemessen, dass bspw. für die Gemeinde Büttelborn insgesamt 9 Nachweispunkte festgelegt wurden; dann sind jedoch 4 Nachweispunkte, um die Gesamtlärmsituation in Offenbach darzustellen, deutlich zu wenig. Aus diesem Grund lehnt die Stadt Offenbach die Aussagen bezüglich des Stadtgebietes ab, da schon die Anzahl der Nachweispunkte keine zielführenden Ergebnisse liefern können.

Bei der Auswahl der Nachweispunkte ist unklar, von welchen Annahmen die Gutachter ausgegangen sind. So soll offensichtlich mit dem Nachweispunkt Off G4 (In den Lindengärten) im Stadtteil Bieber die Kombination Schienenlärm/Fluglärm bewertet werden. Auf dem Schienenstrang durch Bieber ist allerdings fast ausschließlich S-Bahn-Verkehr⁴ anzutreffen (ganz untergeordnet Güterverkehr). Entsprechend gering fällt an diesem Nachweispunkt auch die Gesamtlärmbewertung aus. Um die Frage der Gesamtlärmwirkung Schienenlärm/Fluglärm in der Stadt Offenbach klären zu können, wäre ein Nachweispunkt am Hauptbahnhof Offenbach zu empfehlen. An diesem Nachweispunkt wäre das Zusammenwirken von Fluglärm, Schienenlärm und auch Strassenlärm aus lärmmedizinischer Sicht sicherlich ergiebiger. Im Ergebnis lehnt die Stadt Offenbach die festgelegten Nachweispunkte als wenig aussagekräftig ab.

Abschließend wird vom Gutachten G10.3 noch eine Betrachtung der zusammengeführten Lärmwirkungen des Flugplatz Egelsbach und des Flughafens Frankfurt vorgenommen. Für den Flugplatz Egelsbach wird hierbei folgende Betrachtung herangezogen.

⁴ Völlig unverständlich ist hier die Einbeziehung dieses Messpunktes bei der Ist-Betrachtung 2000: Hier war S-Bahn-Ausbau-Baustelle und überhaupt kein Verkehr!

Berechnungsmethodik	AzB-L*
Äquivalenzparameter q	3
Betriebsrichtungsverteilung	100 % Regelung**
Betriebsfall	alle Samstage innerhalb der verkehrsreichsten 6 Monate

* AzB-L Anleitung zur Berechnung von Lärmkonturen an Landeplätzen, enthalten in: Leitlinie zur Ermittlung und Beurteilung der Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Landeplätzen durch die Immissionsschutzbehörden der Länder (Landeplatz-Fluglärmleitlinie) ** 100 % Regelung: Verfahren bei dem die Immissionspegel für jede Betriebsrichtung mit der Gesamtzahl aller Starts und Landungen berechnet werden und eine Umhüllende um die so erzeugten Konturen gebildet wird

Für den Frankfurter Flughafen wurde die folgende Berechnungsweise zugrunde gelegt

Berechnungsmethodik	AzB/99*
Äquivalenzparameter q	3
Betriebsrichtungsverteilung	σ -Verteilung**
Betriebsfall	Alle Tage innerhalb der verkehrsreichsten 6 Monate

* AzB/99 Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen gemäß Entwurf der neuen zivilen Flugzeugklassen, Umweltbundesamt: I3.3-60112-5 ** σ -Verteilung: Verfahren zur Berücksichtigung charakteristischer Betriebsrichtungsverteilungen auf der Basis der Standardabweichung der langjährig mittleren Betriebsrichtungsverteilung

Der Gutachter führt zu diesen unterschiedlichen Bemessungsgrundlagen aus:

„Die Anwendung der 100%-Regelung führt im Vergleich zur σ -Verteilung tendenziell zu höheren Berechnungsergebnissen. Würde man für die Berechnung der Fluglärmimmissionen aus dem Betrieb am Flugplatz Egelsbach die gleichen Parameter wie für den Flughafen Frankfurt Main verwenden, so ergäben sich insgesamt etwas geringere Geräuschimmissionen. Der Einfluss des Flugplatzes Egelsbach auf die Berechnungsergebnisse für den Flughafen Frankfurt Main wird bei der hier vorgenommenen Betrachtung auf Basis der Ergebnisse des Gutachtens des TÜV Bau und Betrieb GmbH /1/ somit leicht überschätzt“ (G10.3, Anhang S. A9).

Die Stadt Offenbach ist der Auffassung, dass der Flugplatz Egelsbach keineswegs überschätzt wurde, sondern der Flughafen Frankfurt mit der sog. σ -Verteilung deutlich unterschätzt wurde. Um überhaupt zu einer Aussage der Gesamtbelastung zu kommen, sind die realen Belastungszustände einzustellen. Das rechnerisch ermittelte Belastungsprofil der σ -Verteilung gibt keine Auskunft über die realen Lärmverhältnisse bei den jeweiligen Betriebsrichtungen. Dies gilt natürlich nicht nur für den Vergleich des Frankfurter Flughafens mit dem Flugplatz Egelsbach. Insofern führt die angewendete σ -Verteilung auch in der Gesamtlärbetrachtung zu einer systematischen Unterschätzung.

Die Gesamtlärbelastung der Bevölkerung geht aus diesen Unterlagen nicht hervor. Wie schon mehrfach von der Stadt Offenbach gefordert, wäre hier die Einbeziehung der kommunalen Lärminderungsplanungen zielführend gewesen.

Aus Sicht der Stadt Offenbach sollten zur Beurteilung der Gesamtlärmsituation die DIN 45682, die ISO 1996 und auch die EU-Umgebungslärmrichtlinie zur Anwendung gelangen.

B6.8 Offenbacher Lärminderungsplanung / Fluglärmmessungen

In Gebieten, in denen schädliche Umwelteinwirkungen durch Geräusche hervorgerufen werden oder zu erwarten sind, haben die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden nach § 47 a BImSchG die Belastung durch die einwirkenden Geräuschquellen zu erfassen und ihre Auswirkungen auf die Umwelt festzustellen.

Die Stadt Offenbach hat deshalb bereits im Jahre 2004 ein Ingenieurbüro beauftragt, flächendeckend für das gesamte Stadtgebiet Schallimmissionspläne und Konfliktpläne zu erarbeiten, die als Grundlage für die eigentliche Lärminderungsplanung herangezogen werden.

In einem ersten Bearbeitungsschritt wurden die Schallimmissions- und Konfliktpläne für die Verkehrslärmarten Straßen-, Schienen- und Luftverkehr, für Gewerbelärm sowie für Sport- und Freizeitlärm erstellt.

Die Ergebnisse zeigen deutlich, dass die Grenze der Belastung durch Schallimmissionen bereits heute in weiten Teilen des Stadtgebietes erreicht und entlang der Hauptverkehrswege zum Teil überschritten ist.

Die Ernsthaftigkeit der städtischen Bemühungen um Lärminderung bereits bestehender Belastungen kann daran abgelesen werden, dass eine städtische Arbeitsgruppe zur Erarbeitung der eigentlichen Lärminderungsplanung gebildet wurde.

Es muss ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass verbliebene Schallimmissionsbelastungspotentiale im Rahmen der gesetzlichen Grenzwerte und der kommunalen Immissionsvorsorge nicht einseitig durch den Luftverkehr ausgeschöpft werden dürfen.

Im Rahmen der kommunalen Selbstbestimmung müssen andererseits diese Immissionsbelastungspotentiale einer verantwortungsvollen und nachhaltigen Stadtentwicklung vorbehalten bleiben (Schlagwort: Lärminderungsplanung als Instrument der kommunalen Entwicklungsplanung).

Darüber hinaus ist zu fordern, dass im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine der kommunalen Lärminderungsplanung analoge Regionale Lärminderungsplanung nach EU-Recht (strategische Lärminderungsplanung) erarbeitet wird.

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 Prognosenullfalls und der hiermit zusammenhängenden Deltaanalyse.

Aus den Offenbacher Fluglärmmessungen und der Lärminderungsplanung 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.

Des Weiteren 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).

B6.9 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, das jedoch nach negativer Entscheidung durch die EU nun in veränderter Form weitergeführt werden muss.

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. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zielen auf:

- Nachtflugregelungen (als 1. Schritt von der Nachtflugbeschränkung in der letzten Fassung vom 16.07.1999 zum Nachtflugverbot im Bestand)
- Verlegung der Landeswellen und der Startschwelle
- Änderung des Anflugwinkels und Mindesthöhen der Abflugrouten
- Verlegung des Aufsetzpunktes auf den ILS-Gleitpfad (Instrumenten-Landesystem) für die Landerichtung 25
- Verlagerung des Nachtluftpoststerns
- Überprüfung der technischen Kapazität
- Fluglärmmonitoring

- Lärmverteilung bei Schwachwindwetterlagen
- HALS/DTOP-Verfahren ohne Kapazitätserhöhung.

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.

Das Minimierungsgebot der Belastung durch aktiven Lärmschutz wird nicht beachtet.

B6.10 Lärmmedizin / Lärmpsychologie

B6.10.1 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.

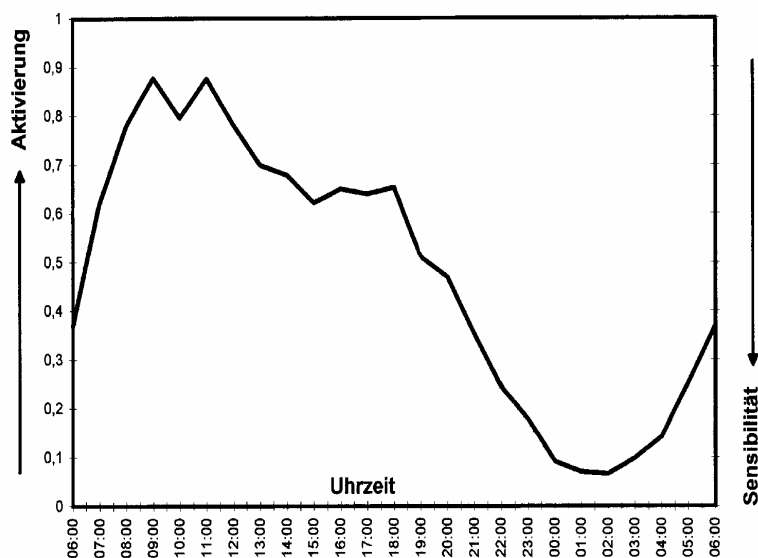


Abbildung: Typischer Verlauf der (normierten) Aktivierung eines Menschen über 24-Stunden

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 angegebene Unterteilung des 24-Stunden-Tages herangezogen.

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

Tabelle: Einteilung des 24-Stunden Tages in 5 Zeitbereiche

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.

B6.10.2 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.

B6.10.2.1 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 – Lärmmaximalpegelbegren-

zung 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 Schlafers gefordert. Nach Hecht/Maschke ist der präventive Richtwert für einen ungestörten Schlaf mit 32 dB(A) am Ohr des Schlafers 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.

B6.10.2.2 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.

B6.10.3 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, lautes 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 52dB(A) werktags von 19:00-22:00 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen angesetzt werden.

Der Beginn der vegetativ-hormonellen Beanspruchung mit einer belästigungsbedingten chronifizierten Gesundheitsgefährdung kann entsprechend den wissenschaftlichen Kriterien nach Hecht/Maschke oberhalb von 68B(A) werktags von 6:00-8:00 Uhr, oberhalb von 65dB(A) werktags von 8:00-19:00 Uhr sowie oberhalb von 55dB(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	
		erhebliche Belästigung	Veg.-horm.	erhebliche Belästigung	Veg.-horm.
6-22	L _{eq} (außen)	55	65	52	55
	L _{max} (außen)	83	9x90	83	90
6-8 (Schulterstunden)	L _{eq} (außen)	55	68		
	L _{max} (außen)				
6-19	L _{eq} (außen)	55			
19-22 (Schulterstunden)	L _{eq} (außen)	52	55	52	
	L _{max} (außen)				
		Nacht		Nacht	
22-6	L _{eq} (innen)	32		32	
	L _{max} (innen)	Aufweckpotenzial		Aufweckpotenzial	

Zur Verdeutlichung der abweichenden Position der Stadt Offenbach zur seitens der Fraport vorgelegten sog. Synopse sind in folgender Tabelle die Werte gegenübergestellt. Hieran ist zu erkennen, dass das seitens der Fraport AG vorgelegte Konzept (sog. Synopse; vgl. G12.1) in wesentlichen Bereichen hinter den vorsorgeorientierten Vorschlägen des Umweltbundesamtes sowie den Erkenntnissen von Maschke/Hecht zurück bleiben. Da dem Schutz der Bevölkerung vor gesundheitlichen Schäden bei jeglichen Planungen oberste Priorität einzuräumen ist, lehnt die Stadt Offenbach das vorgelegte Konzept als unzureichend ab. Aus Sicht der Stadt Offenbach ist die sog. Synopse ein zentraler Baustein des gesamten geplanten Ausbaivorhabens, da nur mit diesem unzureichenden Konzept und der hiermit zusammenhängenden reduzierten Auswirkungsanalyse das Gesamtvorhaben systematisch abgeschwächt wird. Würde die Fraport AG das seitens der Stadt Offenbach geforderte Vorsorgekonzept (UBA; Maschke/Hecht), die sog. 100/100-Berechnungsmethode und die tatsächlich mögliche technische Sättigungskapazität einstellen, wäre das Belastungsprofil des geplanten Ausbaus um ein vielfaches höher (aus Sicht der Stadt Offenbach auch realistischer).

Der Vergleich des von Offenbach verfolgten Vorsorgekonzeptes nach Maschke/Hecht mit den „Synopse-Werten“ (Griefahn u.a.) macht dies deutlich:

Quelle	Schallpegel	Präventiver Richtwert
Erhebliche Belästigung		
Synopse	Leq, 6-22h, außen	62 dB(A)
Hecht & Maschke	Leq, 6-22h, außen	55 dB(A)
	Lmax, 6-22h, außen	83 dB(A)
Extraaurale Gesundheitsschäden bzw. veg.-hormonelle Beanspruchung		
Synopse	Leq, 6-22h, außen	65 dB(A)
	Lmax, 6-22h, außen	25 x 90 dB(A)
Hecht & Maschke	Leq, 6-22h, außen	65 dB(A)
	Lmax, 6-22h, außen	9 x 90 dB(A)
Schlafstörungen (ganze Nacht)		
Synopse	Leq, 22-06h, innen	35 dB(A)
	Lmax, 22-06h, innen	13 x 53 dB(A)
Hecht & Maschke	Leq, 22-06h, innen	32 dB(A)
	Lmax, 22-06h, innen	[6 x 52 dB(A)] Aufweckpotenzial

B6.10.4 Kritik an dem vorgelegten Lärmschutzkonzept (sog. Synopse)

Zunächst ist festzuhalten, dass die sog. Synopse bzw. die hierin genannten Lärmwerte bis auf den heutigen Tag nicht wissenschaftlich hergeleitet und begründet sind. Es fehlt die wissenschaftliche Begründung bzw. Herleitung der Lärmwerte. Es ist bisher lediglich die Synopse selbst und eine einzige Veröffentlichung der beauftragten Lärmmediziner und Lärmmedizinerin bekannt (Griefahn et al. (2002): Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen/Flugplätzen. Zeitschrift für Lärmbekämpfung 49 Nr. 5, 171-175). Den Aussagen aus den Erörterungsterminen (vgl. Wortprotokolle) ist zu entnehmen, dass dieser Synopse eine Auswertung von über 900 Veröffentlichungen und wis-

senschaftlichen Untersuchungen zu Grunde liegt. In den nunmehr vorgelegten Planfeststellungsunterlagen wurde das Fundament der Synopse bereits auf 500 Veröffentlichungen gekürzt. Welche dies sind, warum diese ausgewählt wurden und mit welcher Gewichtung welche Veröffentlichung in die Synopse eingeflossen ist, bleibt ungeklärt. Somit ist eine stichhaltige Überprüfung der Lärmwerte der Synopse letztendlich nicht möglich. Letztendlich ist die Synopse derzeit nicht anderes, als eine von unbenannten renommierten Lärmwirkungsforschern unterschriebene Aufzählung von Lärmwerten.

Nimmt man sich die Arbeiten jedes einzelnen der beauftragten Lärmwirkungsforscher (Griefahn, Scheuch, Spreng und Jansen) vor, so ist erstaunlich, dass die Lärmwerte aus der sog. Synopse in den wissenschaftlichen Abhandlungen jedes einzelnen in dieser Form nicht genannt sind. Dies lässt darauf schließen, dass die vier beauftragten Gutachter auf dem Wege des Kompromisses die in der Synopse genannten Lärmwerte ermittelt haben. Grundsätzlich ist die Erarbeitung von Kompromissen im wissenschaftlichen Widerstreit nicht abzulehnen, wenn die Regeln der Kompromissfindung offen gelegt werden. Eine Offenlegung der Regel zu Kompromissbildung findet nicht statt. Unter Berücksichtigung der Arbeiten jedes einzelnen der beauftragten Gutachter ist nicht erkennbar, wie die Lärmwerte der sog. Synopse zustande gekommen sind. Die Stadt Offenbach fordert eine Offenlegung auf welche Weise die Lärmwerte zustande gekommen sind.

Schutzbedürftige Bereiche (Einrichtungen)

In der Luftverkehrszulassungsordnung ist festgelegt, dass bei Neubau oder wesentlicher Änderung von Flughäfen unabhängige schalltechnische und lärmmedizinische Gutachten einzuholen sind, in denen neuere wissenschaftliche Erkenntnisse als Beurteilungsgrundlage für die Auswirkungen des Fluglärms herangezogen werden können. Von zentraler Bedeutung für das Verfahren ist die Festlegung eines Untersuchungsgebietes. In den Planfeststellungsverfahren der letzten 10 Jahre unterschieden sich die Untersuchungsgebiete deutlich aufgrund der von den jeweiligen Gutachtern herangezogenen Bewertungskriterien, der herangezogenen Bewertungsmethodik, aber auch hinsichtlich unterschiedlicher Rahmenbedingungen der Begutachtung. Für die Festlegung, ab welcher Lärmbelastung eine lärmmedizinische Abwägung vorzunehmen ist, d.h. letztendlich, wie groß das Untersuchungsgebiet für eine lärmmedizinische Begutachtung zu wählen ist, existieren bis heute keine einheitlichen Vorgaben.

Die Begrenzung des Untersuchungsgebietes ist grundsätzlich an einer „Relevanzschwelle“ zu orientieren, wobei davon ausgegangen wird, dass die Lärmwirkungen unterhalb dieser „Relevanzschwelle“ als nicht entscheidungserheblich im Sinne des Planfeststellungsverfahrens einzustufen sind. Bei der Festlegung von Relevanzschwellen sind daher nicht allein die Lärmwirkungen für den gesunden Erwachsenen heranzuziehen, sondern auch Risikogruppen zu beachten sowie Wechselwirkungen mit anderen Lärm- oder Umweltbelastungen zu berücksichtigen.

In den Planfeststellungsunterlagen wird ausgeführt, dass die vom Flughafen ausgehenden Geräusche in ihrer Gesamtheit bewertet werden. Die Auswahl der Konturen erfolgt unter Berücksichtigung lärmmedizinischer Erkenntnisse. *„Der Untersuchungsraum ergibt sich durch Überlagerung der für die Ist-Situation, den Prognosefall und das Ausbauvorhaben ermittelten Konturen der energieäquivalenten Dauerschallpegel sowie der Konturen, die auf der Grundlage der Überschreitung bestimmter Maximalpegelwerte ermittelt werden.“*

In der Synopse der lärmmedizinischen Gutachter Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng werden eigene Schutzziele für die Innenräume besonders schutzbedürftiger Bereiche angegeben. Für ein spaltgeöffnetes Fenster wird in der Synopse eine Schallpegeldifferenz (außen – innen) von 15dB(A) angesetzt. Damit ergeben sich

für besonders schutzbedürftige Bereiche kritische Außenpegel, sofern sie die geforderten Innenpegel um 15 dB(A) oder mehr überschreiten. Die folgende Tabelle enthält kritische äquivalente Dauerschallpegel für besonders schutzbedürftige Bereiche für den Tag. Es sei an dieser Stelle nochmals darauf hingewiesen, dass die Stadt Offenbach eine Schallpegeldifferenz von bis max. 13dB(A) fordert.

Kritische äquivalente Dauerschallpegel für besonders schutzbedürftige Bereiche für den Tag

Bereich	Innen (vorgegeben)	außen
Kindertagesstätten	Leq = 36dB(A)	Leq = 51dB(A)
Schulen	Leq = 40dB(A)	Leq = 55dB(A)
Krankenhäuser	Leq = 36dB(A), Lmax = 45dB(A)	Leq = 51dB(A), Lmax = 60dB(A)
Altenheime	Leq = 36dB(A), Lmax = 51dB(A)	Leq = 51dB(A), Lmax = 66dB(A)

Das Untersuchungsgebiet wird als umhüllende verschiedener Konturen gebildet. Als Tageskontur mit dem niedrigsten äquivalenten Dauerschallpegel geht das Schutzziel „Erholung“ (präventiver Richtwert) mit einem $L_{eq, 6-22Uhr}=57$ dB(A) in die Umhüllende ein. Mit dieser Kontur werden – wie der Tabelle zu entnehmen ist – nicht alle Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser und Altenheime identifiziert, für die schalltechnische Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die in der Synopse geforderten Innenpegel zu gewährleisten.

Kritische äquivalente Dauerschallpegel für besonders schutzbedürftige Bereiche für die Nacht

Bereich	Innen	außen
Krankenhäuser	Leq = 30dB(A), Lmax = 40dB(A)	Leq = 45dB(A), Lmax = 55dB(A)
Altenheime	Leq = 32dB(A), Lmax = 45dB(A)	Leq = 47dB(A), Lmax = 60dB(A)

Die Nachtkontur mit dem niedrigsten äquivalenten Dauerschallpegel weist einen Pegel von $L_{eq, 1-6 Uhr}=47$ dB(A)⁵ auf; die Nachtkontur mit den niedrigsten Maximalpegeln weist einen Pegel von $L_{eq, 22-6 Uhr}=68$ dB(A). Mit diesen Konturen werden – wie die Tabelle oben zeigt – nicht alle Krankenhäuser und Altenheime identifiziert, für die schalltechnische Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die in der Synopse geforderten Innenpegel zu gewährleisten.

⁵ Vgl. Griefahn et al. (2002): Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen/Flugplätzen. Zeitschrift für Lärmbekämpfung 49 Nr. 5, 171-175

Um alle kritischen Geräuschsituationen an besonders schutzbedürftigen Bereichen einer lärmmedizinischen Beurteilung zugänglich zu machen, darf der Untersuchungsraum nicht allein auf gesunde Erwachsene zugeschnitten werden.

Von den Gutachtern Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng wird ausgeführt, dass „je nach Belastungshöhe durch den Betrieb des Flughafens Frankfurt auch außerhalb dieses Gebietes zusätzlich punktuell die Geräuschsituation im Bereich besonders schutzwürdiger Einrichtungen“ betrachtet wird. Bei dieser Formulierung bleibt völlig unklar wie die zusätzlich betrachteten schutzwürdigen Einrichtungen ermittelt werden sollen. Es liegt auf der Hand, dass auch die Auswahl der zusätzlich überprüften schutzwürdigen Einrichtungen nach festgelegten Kriterien erfolgen muss und dass nur solche Einrichtungen in Frage kommen, bei denen der Fluglärm eine abwägungsrelevante Belastung darstellt. Demzufolge gehen die Gutachter zusätzlich von einem erweiterten Untersuchungsgebiet aus, das sich an das erste Untersuchungsgebiet anschließt. Eine Begründung für ein zweigeteiltes Untersuchungsgebiet liegt nicht vor. In Anbetracht der real in den Planfeststellungsunterlagen ausgewählten zusätzlichen besonders schutzwürdigen Einrichtungen, die allesamt unmittelbar an der jeweiligen Lärmkontur liegen, ist anzuzweifeln, ob es bei der Auswahl überhaupt festgelegte Kriterien gab.

Gesamtlärmbelastung/Summenbelastung

Der zur Vorauswahl von potentiellen, zusätzlichen Konfliktbereichen (hot spots) angegebene äquivalente Dauerschallpegel von 57 dB(A) für Fluglärm ist nicht nachvollziehbar.

Als Schutzziel für „Kommunikation“ wird von den Lärmmedizinerinnen Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng ein äquivalenter Dauerschallpegel von $L_{eq,6-22h} = 59$ dB(A) gefordert. Wird neben den flugbetriebsbedingten Geräuschen eine Verkehrslärmbelastung gleicher Intensität angenommen, so wird das Schutzziel für „Kommunikation“ schon bei flugbetriebsbedingten Geräuschen von 56 dB(A) erreicht. Wird als worst-case-Betrachtung noch eine zusätzliche Geräuschbelastung z.B. Schienenverkehr angenommen und für alle drei Quellen gleiche Intensität angesetzt, so wird das Schutzziel „Kommunikation“ bereits bei flugbetriebsbedingten Geräuschen von 54,3 dB(A) erreicht.

Um alle zusätzlichen Konfliktbereichen (hot spots) einer lärmmedizinischen Beurteilung zugänglich zu machen, darf die Vorauswahl nicht durch eine Isokontur von $L_{eq} = 57$ dB(A) erfolgen. Durch diese Vorgehensweise werden Konfliktbereiche systematisch herausgerechnet bzw. gar nicht erkannt. Der Untersuchungsraum ist vor diesem Hintergrund als nicht ausreichend zu bezeichnen.

Festlegung der Fluglärmelastigung

Der Zusammenhang zwischen Fluglärmelastigung und Belastigung kann wissenschaftlich über standardisierte Befragungsdaten ermittelt werden (Dosis-Wirkungskurven, vgl. [Miedema 2002]). Die abwägungsrelevante Belastigung ist hingegen kein lärmmedizinisches Kriterium, sondern muss in einem gesellschaftlichen Prozess festgelegt werden. Sie darf nicht allein anhand von „gewachsenen“ Kriterien vorgegeben werden (z.B. 25 % stark Belastigte). Für Fluglärm kann eine abwägungsrelevante Belastigung z.B. durch eine Harmonisierung mit der „Verkehrslärmschutzverordnung“ 16. BImSchV ermittelt werden, da in diesem Regelwerk die Abwägungsrelevanz bereits in einem normativer Prozess mit akustischen Kenngrößen verknüpft wurde (vgl.[Kühner 2001, Ortscheid 2000]). Die Frage der Fluglärmelastigung einzig anhand des Kriteriums „25% stark Belastigte“ festzulegen, führt letztendlich zu einer deutlichen Einschränkung des Untersuchungsgebietes.

Das sog. 100/100-Verfahren aus lärmmedizinischer Sicht

Von den Autoren Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng wird eine 100 / 100-Verteilung abgelehnt, da diese nach ihrer Einschätzung nicht wissenschaftlich begründbar ist. Gleichzeitig wird ein Verfahren vorgeschlagen, das die langjährige, mittlere (standardisierte) Betriebsrichtungsverteilung zugrunde legt, zuzüglich der jeweils positiven Standardabweichung. Zunächst wird das Verfahren nicht näher beschrieben und keine stichhaltigen Angaben gemacht, ob die Standardabweichung aus der täglichen Betriebsrichtung, aus den sechs verkehrsreichsten Monaten oder z.B. aus den Unterschieden von Jahr zu Jahr berechnet werden soll. Diese Informationen sind jedoch zur Bewertung des Verfahrens unerlässlich.

Für die Ergebnisse aus experimentellen Untersuchungen zum Tatbestand der negativen Konditionierung und deren Auswirkungen wird auf das Kapitel B6.4 verwiesen. An dieser Stelle sei nochmals darauf hingewiesen, dass die sog. Realverteilung ein rein mathematisch ermittelter Wert ist. **Die mit der sog. Realverteilung ermittelte umhüllende Lärmkontur ist ein in der Realität nahezu nie entstehender Belastungszustand.** Dies gilt ebenso für den rechnerischen ermittelten Aufschlag der Standardabweichung. Die sog. 100/100-Verteilung zeigt zumindest für die Dauer der jeweiligen Betriebsrichtung ein reales Abbild des Belastungszustandes. Wenn nun die beauftragten Gutachter der sog. Synopse das Verfahren der 100/100-Verteilung ablehnen, so wäre doch zumindest ein Nachweis zu erwarten gewesen, dass ihr Vorschlag (Realverteilung plus Standardabweichung) die geeignetere Methode ist. Dieser Nachweis fehlt gänzlich. Ohne wissenschaftlichen Nachweis ist dem Vorsorgegrundsatz zu folgen, der mit dem eingeführten Verfahren zur Standardabweichung nicht erfüllt ist. Weitere Ausführungen zur sog. 100/100-Verteilung sind dem Kapitel B6.4 zu entnehmen.

Leq und Kommunikationsstörungen

Kommunikationsstörungen werden in der sog. Synopse über den Leq ermittelt ($L_{eq,6-22h} = 59 \text{ dB(A)}$ aussen). Natürlich liegen hinter einem Leq-Wert eine gewisse Anzahl von Einzelschallereignissen, jedoch können diese völlig unterschiedlicher Ausprägung sein. So kann sich der $L_{eq,6-22h} = 59 \text{ dB(A)}$ aus wenigen hohen und einigen mittleren und vielen tieferen Einzelschallereignissen oder aus vergleichsweise viele hohen kaum mittleren und wenig tieferen Einzelschallereignissen zusammensetzen. Auf welches Weise ein Leq zustande gekommen ist, kann dem reinen Wert nicht entnommen werden. Kommunikationsstörungen werden nicht durch einen gemittelten Wert (Leq) wahrgenommen. Kommunikationsstörungen anhand des Leq zu bewerten, lehnt die Stadt Offenbach ab und fordert eine Bewertung anhand von Einzelschallereignissen. Zusätzlich Differenziert der $L_{eq,6-22h} = 59 \text{ dB(A)}$ nicht hinsichtlich der Betroffenheit innerhalb der Kontur. So kann es in Abhängigkeit der sonstigen Fluglärmereignisse durchaus sein, dass die einen 5 mal und die anderen 3 mal in gegebener Zeiteinheit anhand der Einzelschallereignisse in ihrer Kommunikation gestört werden. Auch diese mögliche Ungleichgewichtung zeigt die Schwäche des Leq zur Bewertung von Kommunikationsstörungen.

B7 Luftschadstoffe

B7.1 Luftschadstoffe allgemein

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 Immissio-

nen, 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 Ausbaivorhabens ist nicht erkennbar.

Die Fraport AG trifft die Aussage, dass die Schadstoffbelastung innerhalb des Planungszeitraumes insgesamt sinken wird. 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.

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 Sprendlinger 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 bebauten 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.

Zunächst ist klar, dies wird auch von der Fraport AG beschrieben, dass die technische Entwicklung bei Flugzeugen hinsichtlich der Schadstoffentwicklung nicht ausreichen wird, um vor dem Hintergrund steigender Flugbewegungen zu einer Schadstoffreduzierung zu kommen. Dies bedeutet, dass durch die wachsenden Flugbewegungen trotz technischer Entwicklung, die unterstellt wurde, eine Nettomehrbelastung im Bereich Triebwerksemissionen zu erwarten ist. Zu der beschriebenen Gesamtentlastung im Planungszeitraum bis 2015 kommt es durch die von der Fraport AG unterstellte Schadstoffreduzierung im Kfz-Bereich. Unabhängig von der Richtigkeit der unterstellten Schadstoffreduzierung im Kfz-Bereich stellt sich grundsätzlich die Frage, inwieweit Erfolge einem der Flugbranche nicht zuzurechnenden Bereich durch deren Emissionsverhalten zumindest teilweise wieder aufgehoben werden kann? In dem als stark vorbelastet zu bezeichnenden Rhein-Main-Gebiet (vgl. Luftreinhalteplan Rhein-Main) ist dies zu verneinen, da Reduktionsleistungen (vor allem von Schadstoffparametern die knapp unter den gesetzlich zulässigen Grenzwerten verlaufen) sollten der betroffenen Bevölkerung und den sonstigen Naturgütern zugute kommen.

Hinsichtlich der Einstellung der technischen Entwicklung innerhalb des Planungszeitraumes berücksichtigt die Fraport AG die reale Umsetzungszeit nicht angemessen. Flugzeuge sind aus Sicht der Fluggesellschaften langfristige Investitionen, d.h. ein Passagier- oder Frachtflugzeug hat eine Nutzungsdauer von mindestens 30 Jahren. Bis sich beispielsweise die verschärften Lärmgrenzwerte für Flugzeugtriebwerke der ICAO ab 2006 bemerkbar machen, wird der Planungszeitraum der Fraport AG weit überschritten sein (selbst bei der Annahme gleich bleibender Flugbewegungen).

Ähnliches gilt für den Kfz-Bereich. So wurden beispielsweise seit Einführung der EURO 2 – Norm (1995) für Nutzfahrzeuge bis 2003 erst 60% der Fahrleistungen zu dieser Norm registriert (vgl. UBA, 2003). Ähnliches wird für die künftigen Schadstoffgrenzwerte (EURO 3,4 und 5) gelten, d.h. die von der Fraport AG ange-setzte enorme Schadstoffreduzierung wird zumindest im bisher genannten Planungszeitraum nicht realisiert werden können.

Bei näherer Betrachtung der Antragsunterlagen drängt sich zusätzlich der Verdacht auf, dass die reale Schadstoffreduktion aus den Jahren 1990 bis 2000 in die Ermittlung künftiger Reduktionspotentiale eingeflossen ist. Die im Zeitraum 1990

bis 2000 erzielte Gesamtschadstoffreduktion im Kfz-Bereich 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 weiters in die Zukunft projiziert werden.

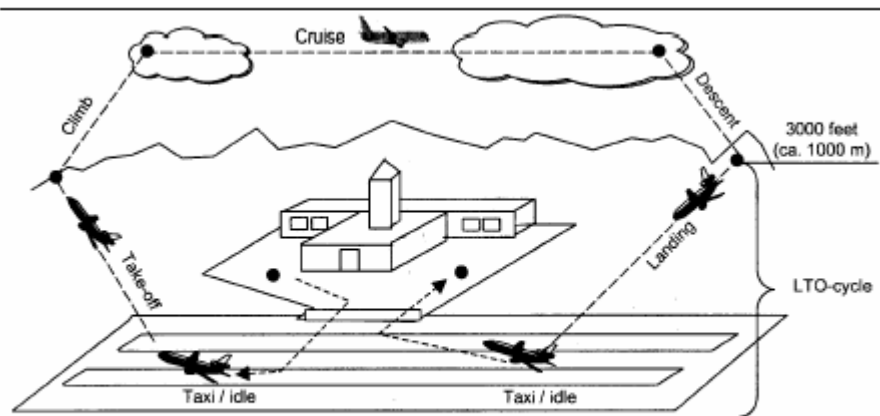
Wie neuere Untersuchungen des Umweltbundesamtes gezeigt haben, ist die Fortschreibung ständig verschärfter Grenzwerte für Kfz-Emissionen an konkreten Messstellen weder bemerkbar noch messbar. Hier einige Zitate zum Bereich NO_x-Emissionen von EURO 2 Lkws. *„Seit Mitte der 90er-Jahre wurden bei Messungen der Luftbelastung an verkehrsnahen Messstellen keine NO₂-Senkungen entsprechend der angenommenen Emissionsminderung durch die Senkung der Abgaswerte für Pkw (bis zu -70%) und Lkw (-25%) festgestellt. (...) Das Umweltbundesamt ist diesen hinweisen nachgegangen und hat veranlasst, dass weitere Auswertungen vorliegender Messdaten vorgenommen wurden. Es hat sich gezeigt, dass die Emissionen von Lkw im realen Betrieb nicht im selben Maße abgesunken sind, wie das Grenzwertniveau von EURO 2 im Vergleich zu EURO 1 es erwarten lässt. Die bisherige Annahme des Emissionsniveaus beruhte dagegen auf für die einzelnen zukünftigen Grenzwertstufen abgeleiteten Minderungsfaktoren und Daten der deutschen Automobilindustrie – VDA. Das Emissionsniveau der Stickoxide von EURO 2-Motoren liegt nach den jetzt vorliegenden Untersuchungen in der Realität um ca. 10% höher als für die älteren EURO 1-Motoren. Obwohl der Grenzwert für NO_x-Emissionen von EURO 2 gegenüber EURO 1 um 25% gesenkt wurde, liegt damit das Emissionsniveau von EURO 2-Motoren gegenüber EURO 2-Motoren um bis zu 35% höher als erwartet“* (UBA 2003: Sachstandspapier: Erhöhte NO_x-Emissionen von EURO 2-Lkw, Berlin). Wie diese Aussagen zeigen, haben die theoretischen Reduktionsszenarien der Fraport AG nichts mit der realen Entwicklung von Schadstoffen (hier NO_x-Emissionen) zu tun. Zumindest in diesem Bereich sind die Unterlagen der Fraport AG zu überarbeiten.

Die Fraport AG geht davon aus, dass Schadstoffe (Emissionen) ab einer Flughöhe von 600 m nicht mehr den Boden erreichen. Aus Sicht der Fraport AG sind Schadstoffe, die nicht mehr den Boden erreichen weder abwägungserheblich noch bewertbar (globale Verteilung in der Atmosphäre). Hierin ist ein Grund zu suchen, warum die Stadt Offenbach in der gesamten Schadstoffbewertung keine Rolle spielt, da diese Flughöhe i.d.R. vor der bebauten Fläche Offenbachs erreicht wird. Im Unterrichtungsschreiben (11. 08.2003) fordert der RP-Darmstadt hierzu: *“Die Auswahl der Ermittlung der Emissionen bis zu einer Emissionshöhe von 600 m ist nachvollziehbar darzustellen und zu begründen“*. *„Bei der Erfassung der zu betrachtenden Flugbewegungen sind thermische Überhöhung, die Topographie, die Flugrouten, die Eindreh- und Ausflugsbereiche zu berücksichtigen“*. Schon hieran ist zu erkennen, dass dem RP-Darmstadt an einer fachlichen Begründung dieser 600 m Emissionshöhe gelegen ist.

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 Sprendlinger Landstrasse, Altenwohnheim Caritas) dar. Entsprechend geht der Untersuchungsraum der Fraport AG nur um ca. 50 m am bebauten Stadtgebiet der Stadt Offenbach vorbei. Unbebaute Bereiche des Stadtgebietes Offenbach (hauptsächlich Wald) liegen deutlich innerhalb des Untersuchungsraumes.

Im Luftverkehr allgemein anerkannt und üblich wird im Zusammenhang mit dem Treibstoffverbrauch und den Emissionen eine Unterteilung in den bodennahen Bereich den sog. Landing & Take-off-Zyklus (LTO-Zyklus bis 3.000 ft bzw. ca 1000 m), dem Steig- und Sinkflug (Climb und Descent) sowie nach Reiseflugbereich (Cruise) vorgenommen.

Abbildung 1: Flugphasen



Quelle: AEIG 2001a

Schon durch den Begriff bodennah wird deutlich, dass es sich hier nicht um einen Bereich (Luftraum) handelt der mit einer globalen Verteilung der Schadstoffe in der Atmosphäre in Zusammenhang zu bringen ist (vgl. Emissionshandel im internationalen zivilen Luftverkehr, Öko-Institut e.V., 2004, Berlin). Unter diesen Vorgaben wäre fast das gesamte Stadtgebiet der Stadt Offenbach hinsichtlich des Untersuchungsbereiches Schadstoffe einzubeziehen. Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass beim Ausbaurverfahren Berlin Schönefeld für die hier angesprochenen Fragestellung ebenfalls die Grenzlinie bei 3000 feet (1000 m) gezogen wurde. Es ist zunächst nicht erkennbar, aus welchen Gründen das Schadstoffverhalten eines Flugzeuges in Berlin anders sein soll wie in Frankfurt.

In einem Forschungsvorhaben des Umweltbundesamtes (UBA) wurde eine Methode zur Berechnung von Konzentrationsverteilungen (Ausbreitung) im Nahbereich des Frankfurter Flughafens entwickelt. Auf Grundlage der Emissionen von Stickoxiden, Kohlenwasserstoffen, Kohlenmonoxid, Ruß und Schwefeldioxid in einem Gebiet von 60 X 60 km x 3000 m wurden die Immissionskonzentrationen dieser Luftschadstoffe auf dem Flughafengelände und in unmittelbarer Umgebung berechnet (vgl. Wieben, M.; Kruse, H.: Toxikologische Bewertung von organisch-chemischen Triebwerksemissionen (zivile Luftfahrt), 1999, Kiel). Auch hieran ist erkennbar, dass bei Untersuchung am Frankfurter Flughafen bei weitem nicht 600 m als Trennbasis für bodennahe und der globalen Verteilung zuzurechnenden Schadstoffe gewählt wurde.

Unter dem Blickwinkel, dass die hier gemachten Angaben zur Stadt Offenbach als idealtypisch anzusehen sind, d.h. weder die vertikale noch die horizontale Streuungen der Flugzeuge um die Flugrouten berücksichtigt wurden, verschärft sich die Betroffenheit der Stadt Offenbach.

Wirbelschleppenproblematik und Überhöhung der Emissionsquelle Flugzeug

Für den Bereich der Schadstoffausbreitung gibt es die relevante Problematik der Wirbelschleppen. Wie bereits der Name sagt, strömt die Luft in diesen Bereichen nicht laminar, sondern turbulent. Die Wirbelschleppen lösen sich vor allem an den Hinterkanten - besonders an den Enden - der Tragflächen ab. Ihre Stärke hängt vor allem vom Gewicht und der Größe des Flugzeuges ab. Bei ruhigem Wetter sinken die Wirbelschleppen mit etwa 2-3 Metern pro Sekunde ab, d.h. Luftmassen und hierdurch bedingt auch Schadstoffe, werden durch dieses Phänomen abwärts

transportiert (durch Konvektion oder starkem Wind können Wirbelschleppen beliebige Richtungen annehmen).

Die Fraport AG begegnet diesem Problem mit einer rechnerischen Überhöhung der Emissionsquelle (Flugzeug) um 100 Meter. Dies bedeutet, dass Emissionen, die in einer Höhe von 400 Meter emittiert werden, nach Berechnung des Einflussfaktors Wirbelschleppen auf die Emissionshöhe 300 Meter zurück gerechnet werden. Aus praktischer Sicht bedeutet dies insgesamt eine Erhöhung der Emissionshöhe und damit des Untersuchungsraumes auf 700 Meter.

Aus Sicht der Stadt Offenbach ist hier deutlich darauf hinzuweisen, dass durch die Problematik der Wirbelschleppen der Untersuchungsraum den bebauten Bereich des Stadtgebietes überschreitet. Auch wenn dies zunächst nur für Randbereiche des bebauten Stadtgebietes zutrifft, ist unerklärlich, aus welchen Gründen die Stadt Offenbach nicht in den Untersuchungsbereich Schadstoffe aufgenommen wurde.

Aus fachlicher Sicht 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.**

Mindestabstände (Wirbelschleppenstaffelung - nautische Meilen=NM)		
nachfolgend	Abstand	vorausfliegend
Light (<=7 t)	3 NM=5,4 km	Light
Medium (>7t, <136 t)	3 NM=5,4 km	Medium
Heavy (>=136 t)	4 NM= 7,2 km	Heavy
Medium	5 NM = 9,1 km	Heavy
Light	6 NM = 10,4 km	Heavy
Light	5 NM = 9,1 km	Medium

Wirbelschleppen-Gewichts-Kategorien in Deutschland		
Kategorie	höchstzulässige Startmasse (MTOW)	Beispiele
Heavy	136 t und mehr	B 777 (230-300 t) Boeing MD 11 (270-280 t) B 767-200 (180 t) AIRBUS A310-300 (157 t)
Medium	unter 136 t und über 7 t	B 737-400 (66 t) B 757-200 (115 t) ATR 42 (17 t)
Light	7 t und weniger	Pilatus P12 (4,5 t) Aerostar 600 (2,5 t)

Die Aufstellung der Wirbelschleppenstaffelung zeigt, dass der Wirkungsbereich einer Wirbelschleppe von einem Flugzeug der Gewichtskategorie Heavy bis zu 10km reichen kann. Zieht man noch hinzu, dass Wirbelschleppen quasi unmittelbar an der Emissionsquelle (Strahltriebwerk) entstehen und entsprechend Schadstoffe direkt erfassen können, ist eine Bewältigung dieser Problemstellung mit einer rechnerischen Überhöhung von 100 m als völlig unzureichend zu bewerten. Bei angemessener Bewertung der Wirbelschleppenproblematik ist davon auszugehen, dass das gesamte Stadtgebiet Offenbach in die Schadstoffbetrachtung einbezogen werden muss.

Weitere deutliche Hinweise, dass die Bewertung der Wirbelschleppenproblematik nicht ausreichend ist, sind die in der Region um den Frankfurter Flughafen bekannten und nicht seltenen Schadensereignisse an Hausdächern. In aller Regel werden durch Wirbelschleppen Dachziegel aus der Verankerung gerissen, wobei die Flughöhe des jeweiligen Flugzeuges deutlich über 100 m anzusiedeln ist. Beispielhaft hierfür seien zwei Schadensfälle aus Raunheim genannt, die im Juli und August 2003 in der August Bebel Straße und Aussiger Straße zu beklagen waren.

Der Untersuchungsansatz ist falsch, die Auswirkungen sind nicht erkennbar bzw. werden „heruntergerechnet“.

B7.2 Unmittelbare Betroffenheit von Offenbach

Laut Umweltverträglichkeitsstudie der Planfeststellungsunterlagen hat der Flughafen ausbau im Vergleich zum Prognosenullfall erhebliche Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter:

u.a.

- Luft/Klima:

Beeinträchtigung durch neue bzw. zusätzliche Schadstoffimmissionen (Stickoxide, Ruß, Benzol);

Steigerung der flughafeninduzierten CO₂-Immissionen um 28 % im Planungsfall gegenüber Planungsnullfall und 84 % gegenüber Ist-Situation.

Dies hat auch für die Stadt Offenbach erhebliche Auswirkungen.

Zum Jahreswechsel trat zudem die Europäische Luftqualitätsrahmenrichtlinie endgültig und verbindlich in Kraft; mit ihr gelten neue und schärfere Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid.

Auskunft über die Belastung der Offenbacher Bevölkerung geben Zahlen, die die Hessische Landesregierung im November 2004 im Entwurf zum Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main veröffentlicht hat.

Aus den Zahlen geht hervor, dass die für Offenbach ausgewiesenen Werte für Feinstaub und Stickstoffdioxid, die sich auf das Jahr 2002 beziehen, knapp unterhalb der entsprechenden Grenzwerte liegen. Bemerkenswert ist dabei die hohe Hintergrundbelastung in Offenbach, die durch lokale Maßnahmen nicht kurzfristig beeinflusst werden kann.

Deshalb ist - neben einer erforderlichen regionalen Planung zur Schadstoffentlastung - die kommunale Verantwortung für langfristige und nachhaltige Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität aus Sicht der Stadt Offenbach groß. Die Kommunen im Ballungsraum sind aufgrund der veröffentlichten Werte verpflichtet, mögliche Maßnahmen vor Ort zur Verbesserung der Luftqualität gewissenhaft zu prüfen und umzusetzen. Förderung des Bus- und Bahnangebotes, Ausbau des Radwegenetzes, intelligentes Verkehrsmanagement sowie der Einsatz schadstoffarmer städtischer Fahrzeuge kommen hierbei als wirkungsvolle Schritte in Betracht.

Für die Planung von entsprechenden Maßnahmen sowie zur Überprüfung ihrer Wirksamkeit hat die Stadt Offenbach darüber hinaus die Errichtung einer verkehrsbezogenen Messstation im Rahmen des Luftreinhalteplanes Ballungsraumes Rhein-Main vom Land gefordert.

Anhand dieser Aktivitäten sei dargestellt, dass die Stadt Offenbach der Verbesserung der Luftqualität hohe Bedeutung beimisst. **Eine Verschlechterung der Luftqualität durch zusätzliche flugverkehrsbedingte Emissionen kann nicht hingenommen werden. Mögliche Reduzierungen der Immissionsbelastungen**

durch kommunale Maßnahmen dürfen nicht durch zusätzliche flugverkehrsbedingte Belastungen (über)kompensiert werden.

Ergebnisse der Modellrechnung für **Offenbach Waldstraße**:

Stickstoffdioxid (NO₂)

Kenngroße Jahresmittelwert: 55,4 µg/m³
 davon 40,0 µg/m³ Beitrag Ballungsraum und Hintergrund
 also 15,4 µg/m³ Beitrag Straßenraum

Kenngroße "Stunde": eingehalten
 Schwellenwert 200 µg/m³ keinmal überschritten
 (als "Schwellenwert" wird offensichtlich der 1-Stundenwert des Jahres 2010 verstanden)

Feinstaub (PM10)

Kenngroße Jahresmittelwert: 29,9 µg/m³
 davon 23,6 µg/m³ Beitrag Ballungsraum und Hintergrund
 6,3 µg/m³ Beitrag Straßenraum

Kenngroße "Tag": eingehalten
 Schwellenwert 50 µg/m³ 19 mal überschritten
 (als "Schwellenwert" wird offensichtlich der 24-Stundenwert des Jahres 2005 verstanden)

Die der Ausbreitungsrechnung zu Grunde liegenden Emissionskatasterdaten gelten für das Jahr 2000.

Die Ausbreitungsrechnung weist (siehe oben) für die Waldstraße eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes Jahr für NO₂ von 40 µg/m³ aus; dieser Immissionswert muss ab 2010 eingehalten sein. Der Beitrag der regionalen Hintergrundbelastung und weniger die Emissionen in der Waldstraße sind dabei die Ursache für die erhöhte NO₂-Belastung in der Waldstraße.

Aktuelle Messergebnisse für die Messstation Offenbach (Gleitende Auswertung 1. Juli 2003 bis 30. Juni 2004) für Juni 2004.

Stickstoffdioxid (NO₂)

Kenngroße Jahresmittelwert: 37 µg/m³
 Kenngroße "Kurzzeit" 0 Überschreitungen Schwellenwert

Feinstaub (PM10)

Kenngroße Jahresmittelwert: 26 µg/m³
 Kenngroße Schwellenwert 13 Überschreitungen

In der Tabelle sind die Immissionsgrenzwerte (einschließlich der Toleranzmarge) bis zum Jahr 2010 nach der 22. BImSchV für die in Frage kommenden Stoffe (Stickstoffdioxid, PM₁₀) zusammengestellt.

	Stickstoffdioxid		PM ₁₀	
	Jahresmittel [µg/m ³]	1-h-Wert ^u [µg/m ³]	Jahresmittel [µg/m ³]	24-h-Wert ²⁾ [µg/m ³]
2000	60	300	48	75
2001	58	290	46,4	70
2002	56	280	44,8	65
2003	54	270	43,2	60
2004	52	260	41,6	55
2005	50	250	40	50
2006	48	240	³⁾	³⁾
2007	46	230		
2008	44	220		
2009	42	210		
2010	40	200		

1) mit 18 zulässigen Überschreitungen im Jahr.

2) mit 35 zulässigen Überschreitungen im Jahr.

3) Revision der Grenzwerte PM10 durch die Europäische Kommission, vorgesehen.

Tabelle 6: Grenzwerte inklusive Toleranzmargen bis 2010 nach 22. BImSchV [13]

B7.3 Humantoxologisches Gutachten

Die vorgelegten humantoxologischen Gutachten decken die Problematik nicht vollständig ab. Hierzu bleibt festzuhalten bzw. die Kritik begründet sich wie folgt:

1. Das Gutachten besteht aus dem eigentlichen Gutachten und zwei Anhängen, die sich mit der Ozonproblematik und mit der Staubbelastung mit grobem Staub, insbesondere dem Abrieb von Flugzeigreifen, befassen.
2. Das Gutachten bezieht sich in allen wesentlichen Immissionsbelastungen auf die in den Gutachten G13.1, G13.2, G13.3 und G13.4 durchgeführten Simulationsrechnungen. Deshalb ist eine Einbeziehung dieser Gutachten in die Bewertung des Gutachtens G14 unverzichtbar.
3. Alle Gutachten G13.1-G.13.4 basieren in ihren Simulationen nicht auf realen Messwerten, sondern auf Projektionen, die auf der Basis verschiedener Datenbanken und Simulationsverfahren gewonnen wurden. Soweit aus den Einzelgutachten erkennbar, erfolgte eine Validierung der Simulationsverfahren nicht aufgrund des Vergleichs der Simulationsergebnisse mit einer breiten empirischen Datenbasis, sondern lediglich mit den Jahresmittelwerten von vier Messstationen des HLUG (Darmstadt, Königstein, Frankfurt-Höchst, Offenbach, Frankfurt-Ost). Die von den Autoren des Gutachtens G13.4 konstatierte „zufriedenstellende“ Übereinstimmung kann nicht geteilt werden, da es wie z.B. bei dem Parameter NO_x z.T. sowohl zu erheblichen Überschätzungen (+ 175%) als auch Unterschätzungen (-24%) gekommen ist. Für andere Parameter finden sich vergleichbare Abweichungen. Derartig unzureichende Vorhersagegenauigkeiten der verwendeten Simulationssysteme hätte bereits im Vorfeld der Erstellung der Gutachten zu einer breiten Validierung und Adjustierung der Simulationsparameter führen müssen.

4. Für das Carcinogen B(a)P konnten überhaupt keine belastbaren Vergleichsdaten zur Bewertung der Simulationssysteme herangezogen werden.
5. Ein weiterer Vergleich der Simulationswerte mit den Messwerten von drei Messstationen auf dem Flughafengelände weist vergleichbare erhebliche Unter- und Überschätzungen auf. Die Schätzung der PM10-Fraktion aus der Gesamtstaubmenge auf dem Flughafengelände erscheint deswegen problematisch, weil PM10 und insbesondere die toxikologisch bedenklichere Fraktion PM2.5 durch Verbrennungsvorgänge des Kerosins entsteht, während Gesamtstaub u.a. durch gröbere Fraktionen aus Bremsvorgängen herrührt.
6. Die für die Gutachten G13.1-G.13.4 verwendeten Simulationsverfahren können deshalb nicht als verlässliche Prognose-Instrumente betrachtet werden. Eine Klassifikation als Black Box mit unzureichender Justierung wäre angezeigt.
7. Die Anlage 2 zum Gutachten Tesseraux beinhaltet ein Gutachten des Hygiene-Instituts des Ruhrgebietes (Immissionen durch partikuläre Luftverunreinigungen). Aufgabe dieses Gutachtens war es vor allem, den durch Bremsvorgänge entstehenden Abrieb zu analysieren. Die für dieses Untergutachten erstellte empirische Datenbasis muss als bizarr bezeichnet werden, da sie auf drei Messpunkten (auf dem Flughafengelände selbst; in der Tiefgarage des Flughafens; auf einem nicht näher bezeichneten Grundstück in Frankfurt-Schwanheim) beruht. Da die Messstationen in unvorhersehbarer Weise durch meteorologische Bedingungen (zu niedrige bzw. zu hohe Temperaturen) außer Funktion gesetzt wurden, könnte der Eindruck entstehen, dass dieses Gutachten der erste Anlass für die Gutachter war, derartige Messungen unter Feldbedingungen durchzuführen. Es wurde für das Gutachten Gesamtstaub gesammelt und analysiert, darunter Gummipartikel. Eine Fraktionierung zur Ermittlung von PM10 fand auftragsgemäß nicht statt. Die Gutachter führen selbst an, dass aufgrund der vom Auftraggeber beschränkten Anzahl von Messpunkten die Ergebnisse lediglich „orientierenden“ Charakter haben dürften und eine Bewertung der Messdaten anhand von Grenz- und Richtwerten nur mit Einschränkungen möglich sei.
8. Im humantoxikologischen Gutachten sind die in den Gutachten G13.1-G13.4 ermittelten Simulationswerte unkritisch übernommen worden. Es findet sich kein Hinweis, dass die schon bei flüchtiger Lektüre dieser Gutachten offenkundigen Inkonsistenzen bewertet worden wären.
9. Es findet sich im Gutachten G14 keine Anmerkung zu der Implausibilität nahezu identischer Simulationswerte für Immissionsparameter beim Planungsnullfall und beim Planungsfall. Dieser Fehlschluss ist nur dann möglich, wenn man die Immissionswerte für die Gesamtregion mit 1km-Netz betrachtet.
10. Die Gutachten G13.1 und G13.2 weisen für die besonders bedenklichen Parameter B(a)P und PM10 erhebliche Ausweitungen belasteter Gebiete für den Planungsfall aus. Da für Carcinogene generell keine Schwellendosis existiert, würde der Wegfall dieser Zusatzbelastung für die betroffene Bevölkerung eine Verminderung der Belastung resultieren. Die Argumentation, dass ohnehin durch Verbesserung der technischen Bedingungen eine Verminderung der Belastung mit Immissionen bis zum Jahre 2015 erfolgen würde, geht hier ins Leere, weil der Teil der Bevölkerung, der im Planungsfall durch die Immissionen aus dem Flugverkehr bzw. durch den induzierten KFZ-Verkehr zusätzlich belastet würde, den Nutzen einer allgemeinen Verbesserung der Immissionen nur partiell erfahren würde.

11. Im Gutachten G14 wird kein Gedanke daran verschwendet, dass eine Bevölkerung, die durch Fluglärm z.T. massiv belastet ist und dadurch eine erhöhte Anfälligkeit für psychische Störungen und Krankheiten des Herzens und des Kreislaufsystems, auf Immissionen durch Carcinogene und Reizstoffe in erheblich stärkerer Weise mit Krankheitssymptomen und Erkrankungen reagieren könnte, als eine durch Fluglärm unbelastete Bevölkerung.

B8 Risikoverträglichkeit

B8.1 externes Risiko allgemein

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 Problematikisierung 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 diese Fläche nur noch 5,40 km² und im nun vorliegenden überarbeiteten 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. Die beachtenswerten Empfehlungen der Störfallkommission bleiben unberücksichtigt. In den Gutachten wird die Frage des „Level of Security“ (LOS) nicht eingestellt. Damit fehlen den Risikogutachten wesentliche Elemente der Risikobetrachtung. Das Gutachten G16.2 ist methodisch nicht geeignet die Absturzhäufigkeit (AR) zu ermitteln. Das auf diesem Gutachten aufbauende Gutachten G16.1 zur Ermittlung des externen Risikos ist allein schon durch die fehlerhafte Ermittlung der AR ungeeignet, das externe Risiko fachgerecht zu ermitteln und zu bewerten. Dabei sind die methodischen Fehler des Gutachtens G16.1 noch keiner abschließenden Analyse unterzogen worden. Das auf dem Gutachten G16.1 aufsetzende Gutachten G16.3 ist allein schon aufgrund der fehlerhaften Ermittlung des externen Absturzrisikos im Vorläufergutachten ungeeignet. Die im Gutachten selbst enthaltenen Fehler sind daher unbeachtlich. Das Gutachten G16.4 beschäftigt sich ausschließlich mit theoretischen Vergleichen ausländischer Normen und

allgemeiner Lebensrisiken, übernimmt die fehlerhaften Berechnungen aus dem Gutachten G16.1 und lässt die Beratungsergebnisse der Störfallkommission des Bundesumweltministeriums unerwähnt.

Alle eingestellten Gutachten sind für eine Abwägung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens nicht geeignet.

Aus Sicht der Stadt Offenbach wird ferner verwiesen auf die Störfallanlagen in Offenbach bzw. angrenzend an Offenbach (Frankfurt-Fechenheim). Die Störfallanlagen liegen direkt unter der geplanten Anfluggrundlinie der NW-Landebahn sowie des westlichen Eindrehbereichs für diese Landebahn (vgl. auch Anlage in Teil D1).

B8.2 Vogelschlag (Gutachten G7)

Im Rahmen des Scopingverfahrens für den Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main wurde mit Stellungnahme vom 25.02.2003 bereits gefordert, das Vogelschlagrisiko für den Bereich des östlichen Untermain, die Dietesheimer Basaltseen, das NSG und Wildpark „Alte Fasanerie“ bei Klein-Auheim sowie die Rodauwiesen zwischen Hausen und Weiskirchen eingehender zu untersuchen. Während die letztgenannte Fläche für den östlichen Landeanflug zur geplanten Start- und Landebahn Nordwest kaum von Bedeutung sein dürfte, werden die drei anderen Bereiche nach wie vor für potenziell vogelschlagrelevant gehalten.

Die Verbesserung der Wasserqualität des Untermain, Wiederentstehung von Auwald (z. B. Weichholzaue am rechten Mainufer östlich der Carl-Ulrich-Brücke) Neuanlage von Wald im Bereich Maintal-Dörnigheim und Maintal-Bischofsheim (nach unserer Kenntnis als Ersatzmaßnahmen für den Waldeinschlag zum Bau der Startbahn 18-West !!) sind als wesentliche Faktoren zur Erhöhung der Lebensraumqualität der östlichen Untermainaue für Großvögel wie Entenvögel, Reiher, Kormoran und Greifvögel gutachtlich zu würdigen.

Es ist sehr befremdlich, dass die bereits 2003 beschriebene Tendenz zur Neugründung und Erweiterung bereits bestehender Kolonien von Graureiher (Flugsicherheitsrelevanz 4 lt. Tabelle 3-7, Seiten 108 – 115 des o. g. Gutachtens) und Kormoran (Flugsicherheitsrelevanz 3 a. a. O.) keinerlei Berücksichtigung finden, obwohl beide Arten inzwischen nachweislich als Brutvögel im östlichen Untermaingebiet ihre Populationsdichte erhöht haben. Die dem Gutachten zu Grunde gelegten Daten zur Avifauna (S. 107 des Vogelschlaggutachtens) können unter diesem Aspekt nicht mehr als aktuell angesehen werden.

Ebenso ist die Tabelle 3-1 zur Häufigkeit der Vogelschläge mit dem Abschlussdatum 2000 nicht als aktuell anzusehen. Angesichts der Tatsache, dass in diesem Beobachtungsjahr 2000 ein Anstieg der (gemeldeten) Vogelschlagereignisse auf 128 gegenüber 53 im Vorjahr, 52 im Jahr 1998 und lediglich 35 im Jahr 1997 erfolgt ist, und diese Zunahme in der Hauptsache auf einen Anstieg von 2 Ereignissen im Jahr 1999 auf 74!! im Jahr 2000 im Reiseflug zurückzuführen ist, kann nicht nachvollzogen werden, weshalb einer möglichen Erhöhung des Havarierisikos auch über der Offenbacher Innenstadt keinerlei Beachtung geschenkt wurde. Die Tatsache, dass im letzten Beobachtungsjahr 2000 allein zwei Vogelschläge zu erheblichen Beschädigungen von Triebwerken geführt haben, belegt, dass eine Sicherheitsrelevanz also durchaus zu diskutieren ist.

B9 Landesplanung und Raumordnung im Einzelnen

Vorbemerkung

Nach § 6 (2) LuftVG ist vor Erteilung der Genehmigung insbesondere zu prüfen, „ob die geplante Maßnahme **den Erfordernissen der Raumordnung entspricht und ob die Er-**

fordernisse des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie des Städtebaus und der Schutz vor Fluglärm angemessen berücksichtigt sind“. Es folgt der Hinweis auf § 4 des Raumordnungsgesetzes (ROG). Dort heißt es, dass *„die Ziele der Raumordnung von öffentlichen Stellen bei ihren raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten sind. Dies gilt auch bei ... Planfeststellungen.“* (§4 (1) ROG). *„Die Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung sind von öffentlichen Stellen bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen ... in der Abwägung ... zu berücksichtigen.“* (§ 4 (2) ROG). Dies wird auch in die Regelungen des Hess. Landesplanungsgesetzes (HLPG) übernommen (vgl. dort § 1, 3, 4, 6, 7 – LEP – und 9 – Regionalpläne).

Zum Begriff der „Abwägung“ bleibt an dieser Stelle seitens der Stadt Offenbach festzuhalten, dass hier nicht einseitig die vom Vorhabensträger reklamierte öffentliche Daseinsvorsorge alle Argumente und entgegenstehende Belange brechen. In der Vergangenheit wurden aus Sicht der Stadt Offenbach die sonstigen Belange der Raumordnung im Umfeld des Flughafens Frankfurt (und damit insbesondere u.a. die kommunalen Belange der Bauleitplanung) als abhängig variabel von der Entwicklung des Flughafens betrachtet. An die Stelle dieser Einseitigkeit ist Rücksichtnahme auf die kommunalen Belange angesagt. Hier ist die Grenze der Belastbarkeit in Offenbach allerdings erreicht. Die Flughafenentwicklung hat diese Grenzen zu berücksichtigen.

Die Erfordernisse von Raumordnung und Landesplanung werden im Landesentwicklungsplan und im Regionalplan konkretisiert. Es wird festgestellt, dass hier Konkretisierungen im Hinblick auf das Vorhaben fehlen. Damit ist auch das für das Vorhaben in den Jahren 2001/2002 durchgeführte Raumordnungsverfahren (ROV) hinfällig sowie ebenfalls die Landesplanerische Beurteilung vom 10.06.2002. Das ist nicht dramatisch, wenn auch höchst ungewöhnlich. Im Planfeststellungsverfahren kann die Vorhabensträgerin diese Mängel „nachbessern“ (auf welcher Grundlage auch immer), muss es aber tun. Die Vorhabensträgerin tut dies jedoch nicht, sondern beruft sich auf das ROV und die LPB. Dies ist unzulässig. Der Nachweis, dass das Vorhaben den **Erfordernissen der Raumordnung** entspricht, wird unter den gegebenen Rahmenbedingungen von der Vorhabensträgerin nicht erbracht.

B9.1 Landesentwicklungsplan (LEP 2000)

Das ROV zum Vorhaben basierte auf dem LEP 2000 i.d.F. vom 13.12.2000, wobei in Ziff. 7.4 die Grundsätze und Ziele für den Luftverkehr dargelegt waren. Als Ziel war festgelegt:

“Der Flughafen Frankfurt Main soll auch künftig den zu erwartenden Entwicklungen gerecht werden und seine Funktion als bedeutende Drehscheibe im internationalen Luftverkehr sowie als wesentliche Infrastruktureinrichtung für die Rhein-Main-Region erfüllen. Hierzu ist eine Erweiterung über das bestehende Start- und Landebahnssystem hinaus zu planen und zu realisieren. Die Verknüpfung mit dem Schienenfern- und –regionalverkehr ist auszubauen. Die Zusammenarbeit mit dem Flughafen Hahn in Rheinland-Pfalz ist zu vertiefen. Bei der Erweiterung über das bestehende Start- und Landebahnssystem hinaus ist auf die Nachruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Die verbindliche Festsetzung der Nachtflugbeschränkungen erfolgt in den Verfahren nach dem Luftverkehrsgesetz.“

Auf der Grundlage dieser Zielaussage wurde im LEP, M – 1:200.000, ein „Planungsraum für überregional bedeutsame Infrastruktur“ im Bereich des Flughafens Frankfurt ausgewiesen, der sich z.T. überlagert mit dem Planungsraum für die Schnellbahnstrecke nach Mannheim.

Das Ziel 7.4 wurde durch Urteil des VGH vom 16.08.2002 für nichtig erklärt (notwendige Konsequenzen: Nichtigkeit für die planerische Darstellung). **Eine landes-**

planerische Zielaussage für den Flughafen Frankfurt fehlt mithin. Weiterhin hat die EU-Kommission bisher nicht die erforderliche Risikoabwägung im Verfahren feststellen können.

Eine Änderung des Landesentwicklungsplanes ist daher erforderlich geworden. Ein entsprechendes Änderungsverfahren ist bislang nicht eröffnet worden. Die Stadt Offenbach ist bislang von dem anstehenden Änderungsverfahren weder unterrichtet noch beteiligt worden. – In diesem Verfahren ist die Abwägung mit den Belangen der Kommunen (Siedlungsentwicklung, Wirtschaftsentwicklung, Standortpolitik, Naherholungsräume, allgemeine Daseins- und Gesundheitsfürsorge, Umweltbelange) vorzunehmen. Ferner natürlich die Abwägung mit den unmittelbar bereits im LEP (Plandarstellung) erkennbaren konkurrierenden Zielen wie „ökologischer Verbundraum Main“, „ökologischer Vorzugsraum“ nördlich Mörfelden-Walldorf und „ökologischer Verbundraum“ südlich Mörfelden / Egelsbach / Dietzenbach und östlich der A5.

Da die Änderung des LEP bislang nicht stattgefunden hat, gibt es auch kein Ergebnis. Die versuchte Antizipierung (d.h. Druck der Vorhabensträgerin auf die oberste Landesplanungsbehörde; vgl. PF-Unterlagen A2, S. 47: „...bestärken die Vorhabensträgerin in der Überzeugung, dass die beantragte Landebahn Nordwest unabdingbar sowie raumordnerisch geeignet ist und somit im geänderten Landesentwicklungsplan raumordnerisch verankert werden kann.“) kann darüber nicht hinweghelfen.

Im Rahmen des Vertragsverletzungsverfahrens (Stichworte: Ticona; Seveso-II-Richtlinie) hat die EU-Kommission festgestellt, dass eine ausreichende Abwägung der Risikofragen im bisherigen Verfahren nicht stattgefunden hat (vgl. Vertragsverletzung-Nr. 2003/5086, Bericht vom 30.03.04/01.04.04). Die Bundesrepublik Deutschland / Land Hessen haben eine ergebnisoffene Prüfung im Rahmen der Änderung des LEP zugesagt. Diese hat bislang nicht stattgefunden.

B9.2 Regionalplan Südhessen (RPS 2000)

Der RPS 2000 i.d.F. der Genehmigung vom 14.11.2000 (Staatsanz. 6/2001) enthielt per Genehmigungsaufgaben Nr. 3 ebenfalls die Zielfestlegung 7.4 aus dem LEP und bestimmte ferner über die Genehmigungsaufgabe Nr. 2:

„Die Festlegung, dass Bauflächen in geltenden Bauleitplänen von der Regelung über Siedlungsbeschränkungsgebiete unberührt bleiben (Ziel 5.2-2, Satz 3, Seite 38) sowie die erfolgte Ausweisung von Siedlungsgebieten/Zuwachs im Siedlungsbeschränkungsgebiet des Flughafens Frankfurt am Main werden von der Genehmigung ausgenommen.“

Mit Beschluss vom 26.07.2004 hat der VGH Kassel den RPS2000 i.d.F. vom 14.11.2000 für nichtig erklärt.

Damit war neben dem LEP auch auf der Regionalplanebene keine landesplanerische und raumordnerische Grundlage für den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main mehr gegeben. – Die hess. Landesregierung hat mit Beschluss vom 23.08.2004 (Staatsanz. 37/2004 vom 13.09.04) versucht, diesen Mangel zu beheben, indem sie den am 10.12.1999 von der Regionalversammlung Südhessen (RVS) beschlossenen RPS kurzer Hand (ohne die Genehmigungsaufgaben vom 14.11.2000) in Kraft gesetzt hat.

Der Mangel ist damit nicht behoben:

- Die Inkraftsetzung verletzt participationsrechte der Gemeinden, hier der Stadt Offenbach (und auch der RVS).
- Bereits zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der RVS erkennbare Inhalte und in dem erheblichen Zeitraum zwischen Beschlussfassung und Inkraftsetzung sich ergebende Inhalte (Stichworte: Erhöhung der Flugbewegungen auf dem bestehenden Bahnsystem – Ist-Situation, Sättigungskapazität des Planungs-

Null-Falls, Erweiterung Flughafen über den „Zaun“ hinaus (RROP 1995) mit NW-Landebahn und Ticona-Risikoproblematik, FFH-Gebiete) wurden nicht in die Abwägung eingestellt.

- Neue gesetzliche Bestimmungen (Stichwort: strategische Umweltprüfung (SUP)) wurden nicht berücksichtigt.

Die Stadt Offenbach hat daher beschlossen, gegen den RPS2000 i.d.F. vom 23.08.04 erneut Normenkontrollklage vor dem VGH Kassel zu erheben. Auch der Regionalplan i.d.F. vom 23.08.04 kann nicht als raumordnerische Grundlage für den Flughafen-Ausbau herangezogen werden.

B9.3 Raumordnungsverfahren (ROV) und Landesplanerische Beurteilung (LPB)

Der LEP2000 und der RPS2000 i.d.F. vom 14.11.2000 waren die Grundlagen für das 2001/2002 durchgeführte ROV. Ziel eines ROV ist es gemäß §18 (3) Ziff. 1 HLP, im Fall eines für eine raumbedeutsame Planung/Maßnahme nicht hinreichenden räumlich und sachlich konkreten Ziels im Regionalplan (§18 (1) HLP) festzustellen, ob raumbedeutsame Planungen/Maßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmen. Dabei wird dies in aller Regel im ROV auf der Basis von Alternativen und Varianten einer Maßnahme (einschließlich der Unterlassung = Null-Variante) entschieden. Über die Begriffe der „Alternativen“ bzw. „Varianten“ ist bereits im Scoping-Termin für das ROV eine heftige Debatte geführt worden mit dem Ergebnis, dass auch Vorhabensalternativen⁶ zu betrachten sind. Wir verweisen hier ausdrücklich auf die Stellungnahme der Stadt Offenbach im ROV (dort A4). Über die sich aufdrängenden Vorhabensalternativen ist anschließend im Erörterungstermin zum ROV weiterhin heftig gestritten worden mit dem Ergebnis, dass der RP Darmstadt es abgelehnt hat, ernsthaft **standortunabhängige Alternativen** weiter im ROV zu diskutieren und zu verfolgen. Dies mit Verweis auf die zum damaligen Zeitpunkt gültigen (aber bereits rechtlich angegriffenen) Festlegungen des LEP und RPS zur **standortabhängigen Erweiterung** des Flughafens.⁷

Bereits vor diesem Hintergrund und der inzwischen für nichtig erklärten Pläne (LEP2000 und RPS2000 i.d.F. vom 14.11.2000) kann dem durchgeführten ROV und der LPB kein Bestand attestiert werden.

Dies wird verstärkt dadurch, dass das ROV und die LPB deutlich bezüglich der Auswirkungsanalyse von 660.000 Flugbewegungen ausgingen und nur hierfür die LPB eine Gültigkeit beansprucht. Bis heute hat Fraport sich geweigert, die technische Sättigungskapazität offen zu legen und die dafür erforderliche Auswirkungsanalyse zu erstellen. Selbst Fraport geht jedoch von einer höheren technischen Kapazität aus und spricht in den PF-Unterlagen weiterhin von **mindestens** 660.000 Fbw/a. Es ist aber von mindestens 900.000 bis 1,3Mio Fbw/a auszugehen.

Auch von daher ist das ROV und die LPB hinfällig.

Weiterhin sei verwiesen auf Ziff. 1 im Ergebnis der Landesplanerischen Beurteilung. Hier heißt es:

*„Die Vereinbarkeit der Vorhabensvarianten Nordwest und Nordost mit den Erfordernissen kann hergestellt werden, **wenn** Planänderungsverfahren zu einer Änderung der unter Ziffer 2 genannten Ziele führen.“*

Für die Nordwestbahn wird dann in Ziffer 2 die Verletzung von 6 Zielen konstatiert. Dies führt im Weiteren zu 19 aufgeführten „Maßgaben“ in der LPB (vgl. Exkurs 1).

⁶ Vgl. auch die Forderungen des RP DA im Unterrichtungsschreiben zum PFV

⁷ In der (hinfälligen) LPB, S. 29, wird ausdrücklich auch darauf hingewiesen, dass das ROV kein Standortsuchverfahren darstelle.

Entsprechende Änderungsverfahren wurden bislang weder eingeleitet noch abgeschlossen.

Das kann nur heißen, dass im Umkehrschluss selbst die LPB feststellt, dass auf gültiger Grundlage keine Raumverträglichkeit gegeben ist.

Die Planfeststellungsunterlagen berufen sich mit aller Deutlichkeit auf das durchgeführte ROV (in der UVS wird zwar der zaghafte Versuch unternommen, auch neuere Entwicklungen nach dem ROV zu reflektieren, aber eben auch hier im Hinblick auf das weiterhin von der Antragstellerin hoch gehaltene ROV/LPB) und die Aussagen der das ROV abschließenden LPB.

Da diese hinfällig sind, besteht keine geeignete Unterlage, um zu klären, ob die von der Vorhabensträgerin beantragte Planung/Maßnahme mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt.

B9.4 Exkurs 1: Bearbeitung der Maßgaben in der LPB (vgl. PF-Unterlagen A2, S.43ff)

Unabhängig von der Feststellung der Ungeeignetheit von ROV und LPB wird nachfolgend die Behandlung der Maßgaben aus der LPB in den PF-Unterlagen untersucht.

Maßgabe 1.1 bis 1.4 – verkehrliche Erschließung

Hierzu wird darauf verwiesen, dass nach wie vor Zweifel bestehen, dass die unmittelbaren Straßenerweiterungsmaßnahmen ausreichend sind, insbesondere dann, wenn man nicht die 660.000 Fbw/a, sondern die Sättigungskapazität unterstellt. Ferner werden die Erweiterungsmaßnahmen in entfernteren Bereichen (z.B. östlich der AS Zeppelinheim) nicht erfasst. – Da die Maßnahmen nicht Gegenstand der PF sind, ist deren Rechtsgrundlage, Finanzierung und rechtzeitige Fertigstellung nicht gewährleistet. Ähnliches gilt für die erforderlichen Maßnahmen im ÖV (vgl. Abschnitt B11 der Einwendungen OF)).

Maßgabe 1.5 – Lärmminimierung für die Bevölkerung / Nachtruhe

Hierzu wird verwiesen auf die Abschnitte B4, B5 und B6 der Einwendungen OF. Es bleibt aus der Sicht der Stadt Offenbach festzuhalten, dass die Maßgabe nicht erfüllt wurde (u.a. auch durch unzureichende Alternativlösungen (vgl. B3 der OF-Einwendungen).

Maßgabe 1.6 – Luftschadstoffe

Hierzu wird verwiesen auf den Abschnitt B7 der Einwendungen OF. Die Maßgabe wird nur bedingt erfüllt; u.a. durch Nicht-Beachtung der Sättigungskapazität des Flughafens bzw. der Prüfung von Alternativlösungen (vgl. B3 der OF-Einwendungen).

Maßgabe 1.7 – niedrige Überflüge / Casa-Programm

Auf die allgemeine Kritik anderer Beteiligter wird verwiesen. Zudem betont die Fraport AG die Freiwilligkeit des CASA-Programm (A2, S.44); eine Verbindlichkeit wird damit nicht hergestellt.

Maßgabe 1.8 und 1.9 – Minimierung der Schäden im Waldökosystem durch Zerschneidung / Verinselung... / Minimierung Eingriffe in Natur und Landschaft

Zwar wurden einige Eingriffe minimiert, insgesamt treten allein durch Zeitverzug zwischen Eingriff und Ausgleich erhebliche Schädigungen auf. Insofern wären Ausgleichsmaßnahmen vorgreiflich zu realisieren. Insgesamt werden die Eingriffe keineswegs minimiert.

Maßgabe 1.10 – forst- und naturschutzrechtliche Kompensation möglichst flughafennah

Diese Maßgabe wird keineswegs erfüllt. Der vom Eingriff (anlagen- und betriebsbedingt) betroffene Raum wird von den Wohlfahrtswirkungen der oft entfernt und zersplittert liegenden Flächen nicht profitieren.

Maßgabe 1.11 – Minimierung der Inanspruchnahme von Bereichen für Landwirtschaft

Der Hinweis der Vorhabensträgerin auf die Abstimmung mit dem Bauernverband und dem Landesagrarausschuss hilft kaum weiter, da das Ergebnis (Zustimmung?) hier offen bleibt.

Maßgabe 1.12 – Sicherung der Böden und ihrer Funktionen

Die Vermeidung von Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen ist nicht ausreichend. Die dazu geeigneten Maßnahmen (vgl. Band C Allgemein verständliche Zusammenfassung gemäß §6 UVPG S. 140-141) werden nicht verbindlich in den Landschaftspflegerischen Begleitplan aufgenommen, sondern lediglich als Vorschläge tituliert. Der Anteil der Flächen der als Ausgleich entsiegelt werden soll, ist angesichts der Flächendimension der Neuversiegelung viel zu gering.

Maßgabe 1.13 – Zugänglichkeit zur Trinkwassergewinnungsanlage

Die Zugänglichkeit wurde dem Eigentümer gewährleistet.

Maßgabe 1.14 / 1.15 – keine Beeinträchtigung des Grundwassers / keine Beeinträchtigung von Oberflächengewässern

Vgl. Einwendungen und Stellungnahmen anderer Gemeinden und TÖBs.

Maßgabe 1.16 / 2.1 – Flugsicherheit (Ticon/Vogelschlag) / externes Risiko

Hierzu wird verwiesen auf den Abschnitt B8 der OF-Einwendungen. Die Bearbeitung dieser Maßgabe bleibt unzureichend.

Maßgabe 2.2 – Caltex-Gelände

Der rechtskräftige und vom VGH Kassel bestätigte B'Plan steht hier nach wie vor im Widerspruch; die Maßgabe kann als nicht abgearbeitet bewertet werden.

Maßgabe 2.3 – Elektrofneileitung

Wurde berücksichtigt.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass selbst bei immanenter Betrachtung der Maßgaben der LPB die Maßgaben nicht adäquat abgearbeitet wurden und daher der Nachweis der Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung von der Vorhabensträgerin nicht erbracht wurde.

B9.5 Planfeststellungsverfahren (PFV) / Grundsätze der Raumordnung

Nimmt man die bisherige Argumentation zusammen, so bleibt nur die Feststellung, dass der Rückgriff auf ROV und LPB unzulässig ist, aber auch bei immanenter Betrachtung (notwendige Änderung der Ziele des RPS / Maßgaben der LPG) der Nachweis der Raumverträglichkeit nicht erbracht wird. Da jedoch der PF-Antrag wesentlich mit dem Rückgriff auf ROV und LPB arbeitet, unterbleibt die an sich notwendige und den Mangel behebende umfassende Auseinandersetzung mit den Erfordernissen von Raumplanung (vgl. auch B3 „Geeignetheit des Standorts“). Nach Ausfall von Ziff. 7.4 im LEP2000 und Nichtigkeit des RPS2000 hätte diese im wesentlichen darin bestehen müssen, dass §1 (Aufgabe und Leitvorstellung der Raumordnung) und §2 (Grundsätze der Raumordnung) des ROG sowie des

LEP2000 und evtl. des RPS1995 herangezogen worden wären. Dies wird aber nicht getan.

Spätestens der Blick in §2 ROG hätte erkennen lassen müssen, dass sich für die von Fraport geplante Erweiterung nur schwer Grundsätze finden (z.B. Nr. 9: „...Zur Verbesserung der Standortbedingungen für die Wirtschaft sind in erforderlichem Umfang Flächen vorzuhalten, die wirtschaftsnahe Infrastruktur auszubauen sowie die Attraktivität der Standorte zu erhöhen...“), dass sich die Erweiterung jedoch in einem ganzen Netz entgegenstehender Grundsätze (z.B. Nr. 8: „...Der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm und die Reinhaltung der Luft sind sicherzustellen.“) verfängt. Insofern wäre eine sorgfältige Abarbeitung mit dem entsprechend eingestellten Material hier notwendig gewesen und dessen sorgfältiger Abwägung. Dies ist Aufgabe der Antragstellerin.

Ähnliches gilt für den LEP2000 ohne Ziff. 7.4. Für den RPS1995 gilt, dass eine „Entwicklung nur innerhalb des Zaunes“ verankert ist. Die von OF anzugreifenden Ziff. 5.2-2 und Ziff. 7.4 des RPS2000 i.d.F. vom 23.08.2004 führen dann ebenfalls dazu, dass im RPS zahlreiche dem Vorhaben entgegenstehende Ziele und Grundsätze verankert sind, die herangezogen hätten werden müssen.

Insofern sind die PF-Unterlagen auch hier unvollständig und geben den Beteiligten wenig Raum für eine angemessene Auseinandersetzung. Es stellt sich u.a. die Frage, wie solche Unterlagen durch die Verfahrensbehörde den Beteiligten zugeleitet werden können.

B9.6 „Flughafen FRA als Oberzentrum“ (...Terminal 3 – T3)

Die Errichtung des beantragten Terminals 3 ist ein weiterer Baustein in der historischen Entwicklungskette (u.a. Terminal 1 + 2; aber auch weiter Ausbauvorhaben rund um den Flughafen⁸; vgl. auch A2.2.1) zur Herausbildung einer „eigenen Stadt“ mit durchaus oberzentralen Funktionen am Standort Flughafen. Insofern entwickelt sich hier ein eigenständiges Oberzentrum „Flughafen FRA“ im polyzentrischen Gefüge der Rhein-Main-Region, das nur bedingt formal vom Oberzentrum Frankfurt als abgedeckt gelten kann, denn in der Realität entwickelt sich hier ein Oberzentrum neben dem Oberzentrum Frankfurt – durchaus in Konkurrenz zu diesem und den weiteren Ober- und Mittelzentren der Region. Hierfür steht u.a. programmatisch der nachfolgende Satz aus dem Realisierungswettbewerb zum T3 (S. 23): „Das Terminal soll über seine Primärfunktion als Verkehrsstation auch als Handels-, Dienstleistungs- und Kommunikationszentrum verstanden werden.“

Bereits im ROV hat die Stadt Offenbach zu den Fragen von Zentralität / Zentrale-Orte-System kritisiert:

„Die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Zentralität ist völlig unzureichend, da sie lediglich auf die Frage des Wegfalls von Zuwachsflächen beschränkt bleibt.

Weder wird hier wirklich das polyzentrische Zentrumsgefüge der Region insgesamt, die historisch gewachsenen Belastungen und Stärken der Zentren, die regionalplanerischen Ziele und Grundsätze für die Fortentwicklung der polyzentrischen Struktur noch die zukünftigen und durch das Vorhaben von Fraport sich verstärkenden „Vor- und Nachteilszonen“ thematisiert.

Betrachtungen, die sich auf das Image, weiche Standortfaktoren und soziale Folgewirkungen der Zentren des Ballungsraumes Rhein-Main beziehen, bleiben in der RVS fast völlig ausgespart. Hier besteht erheblicher Nachbesserungsbedarf.“

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 dienstleis-

⁸ z.B. sind gemäß FR vom 03.09.03 allein im Airrail-Center 74.000m² Bürofläche geplant; es wird darauf verwiesen, dass angesichts der „Büroflächenflaute“ die Vermietung schwierig sei, also ganz offensichtlich eine Konkurrenzsituation zu anderen – geplanten! – Standorten besteht.

tungsorientierten 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 aktuellen Leitbilds der „starken Zentren“ positiv mitzugestalten.

Für Offenbach bedeutete dies in den letzten Jahrzehnten die aktive Umgestaltung von einer Industriestadt zu einer Dienstleistungsstadt mit erheblichen öffentlichen und privaten Investitionen in diese Zukunft. Die Zukunftsinvestitionen werden geradezu durch die fluglärmbedingte Überlagerung der „Nachteilszone“ entwertet. Die Standorte werden negativ belastet.

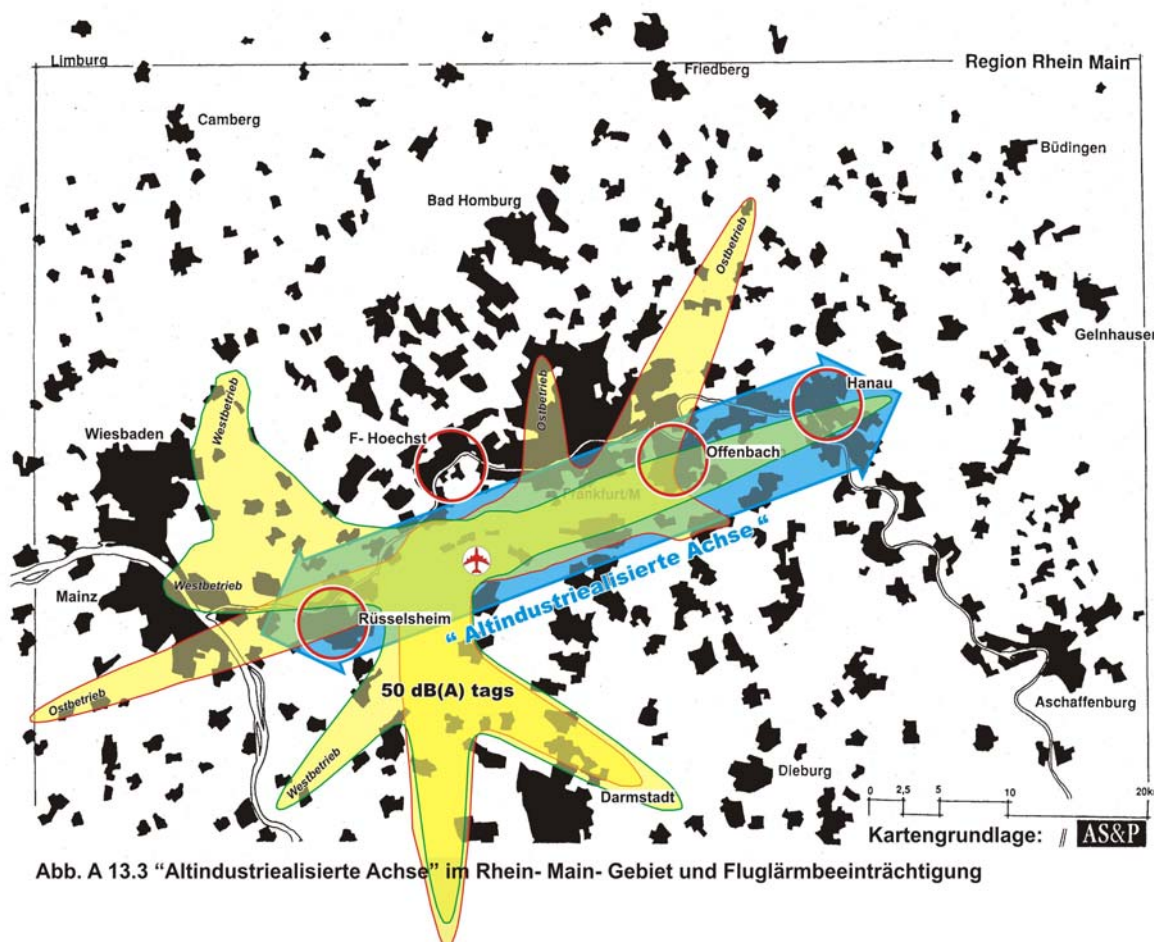


Abb. A 13.3 „Altindustrialisierte Achse“ im Rhein- Main- Gebiet und Fluglärmbeeinträchtigung

Dass ganz offensichtlich der Flughafen und das beantragte T3 mehr als nur eine Verkehrsinfrastruktur darstellen wird auch durch folgende Aussagen belegt:

So war in der FR vom 30.06.02 die schöne Schlagzeile zu lesen: „Nur Fliegen ist schöner als Einkaufen – Der Flughafen ist eine kleine Stadt mit Läden und Dienstleistern – und das Geschäft boomt trotz Passagierflaute“. Und am 15.12.04 heißt es in der FR: „Mehr Einzelhandelsflächen am Flughafen – Ebene 0 im Terminal 1 soll zu einer 400 Meter langen Mall umgebaut werden“. Dass es sich dabei nicht um zufällige journalistische „Eintagsfliegen“ handelt macht der Vorstandsvorsitzende von Fraport, Dr. Bender in der Hauptversammlung am 02.06.04 deutlich: „In diesem Zusammenhang ist geplant, das Retail-Geschäft in Frankfurt mit der Erweiterung der Verkaufsflächen auf rund 20.000 qm in den nächsten vier Jahren konsequent weiter zu entwickeln.“⁹ Dabei kann offen-

⁹ Dies wird auch durch das Einzelhandels- und Zentren-Konzept der Stadt Frankfurt bestätigt: In der Karte „Zentrenstruktur“ wird der Flughafen (Terminal 1 + 2) als B-Zentrum geführt. Für den Flughafenbereich werden 13.000 m² Verkaufsfläche als Bestand geführt, die sich durch verschiedene Ausbaumaßnahmen (u.a. Überbauung ICE-Bahnhof) bis 2007 auf 20.000 m² erweitern: „Die Planungen um

sichtlich der T3 nicht einbezogen sein. Hier sollen entsprechend Realisierungswettbewerb weitere knapp 10.000 qm Bruttogeschosfläche für ein Konferenzzentrum, landseitige kommerzielle Flächen und Flächen für werbliche Vermarktung entstehen.

Dies war insgesamt von der Stadt Offenbach bereits im ROV kritisiert worden:

„Ebenfalls unzureichend beleuchtet bleiben sog. nicht unmittelbar flughafenabhängige „Sekundärnutzungen“ (u.a. erheblicher Einzelhandel) im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens. Bereits heute entwickeln sich diese Nutzungen in Verbindung mit weiteren Planungen (Überbauung ICE-Bahnhof, Umnutzung Gateway-Gardens) zu einem eigenen, nicht integrierten Oberzentrum in der Region, das in Konkurrenz zu den traditionellen, historisch gewachsenen und regionalplanerisch zu erhaltenen und weiterzuentwickelnden Zentren tritt. Diese Entwicklung dürfte durch ein neues Terminal 3 noch beschleunigt werden.

Während im Generalausbauplan 2000 plus, in entsprechenden FNP-Änderungsverfahren, beim Börsengang von Fraport und in zahlreichen Pressemeldungen die Standortvorteile des Airports auch im Hinblick auf sog. „Sekundärnutzungen“ (also nicht flughafenabhängige Nutzungen, im Generalausbauplan auch „tertiäre Anlagen genannt - begrenzte Hotelkapazitäten, Einkaufsmöglichkeiten, Gaststätten usw. gehören sicherlich zu einem internationalen HUB) hervorgehoben werden und die Eignung für regional bedeutsame „Events“ herausgestellt werden, finden sich in den ROV-Unterlagen zu diesen Entwicklungen überhaupt keine Angaben. Hier ist jedoch eine Entwicklung angelegt, die den regionalplanerisch festgelegten und weiter zu entwickelnden Zentren „städtische Nutzungen“ entzieht und so zu der oft beklagten Austrocknung der traditionellen europäischen Stadtstruktur beiträgt.

Eine umfassende Betrachtung der Entwicklung von Einzelhandelsflächen im Gesamtbereich des Standorts „Airport“ ist notwendig und in nachgebesserten ROV-Unterlagen vorzulegen. Das im Auftrag vom UVF erstellte Speer-Gutachten zum Einzelhandel (1999) beleuchtet dieses Problem regional, jedoch in unzureichender Weise (auch hier bleibt der eigenständige Standort FRA ein „weißer Fleck“).

Offenbach als Oberzentrum im Ballungskern der Region kann weder direkte noch indirekte negative Auswirkungen des Vorhabens auf die Funktion als Oberzentrum akzeptieren. Eine solche Entwicklung steht im Widerspruch zum Regionalplan.“

Dabei wird insgesamt nicht nur auf die „natürlichen“ Flughafenutzer wie Passagiere / Bringer / Abholer und Mitarbeiter spekuliert, sondern durchaus auf den regionalen Markt¹⁰, ohne den die erforderlichen Umsätze auf den „Marktflächen“ nicht zu erzielen sind. Auch die regional vermarkteten „Events“ wie Ausstellungen, Sonderaktionen, Weihnachts- und Ostermärkte oder eine „Ballnacht am Flughafen“ (vgl. OP vom 13.09.03) weisen in diese Richtung. Auf den Punkt bringt dies auch das Bild einer möglichen Internationalen Bauausstellung Frankfurt Rhein Main, in der zielbildend von der „Airport City Frankfurt Rhein Main“ die Rede ist.

Und dies alles nach Regionalplan auf einem „Bereich für Industrie und Gewerbe, Bestand“! Und nach FNP auf einer „Gewerblichen Baufläche“!¹¹

Wie dies alles mit der „VO über den Ladenschluss auf dem Flughafen Frankfurt Main“ vom 29.06.1998 oder mit den Regelungen zur notwendigen regionalplanerischen Abstimmung von Einzelhandelsflächen zusammengehen soll, mit notwendiger – ebenfalls der interkommunalen Abstimmung zuzuführenden - vorbereitender Bauleitplanung, bleibt ungeklärt. Hier werden offensichtlich andere Maßstäbe als bei den Kommunen angelegt (Regelvermutung der „Auswirkungen auf die Ziele von Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung“ - § 11BauNVO), die sich ab 1200qm Geschoßfläche außerhalb von

den Frankfurter Flughafen entsprechen in ihrer Dimension einem neuen Stadtviertel, das als Büro- und Konsumstandort internationale Firmen anspricht“ (Teilbericht Berlin/Köln, Febr. 2004, S.45).

¹⁰ So war am 09.12.02 zu lesen, dass das Journal Frankfurt der Fraport das Gütesiegel „Frankfurt kauft ein 2003“ verliehen hat. Sicherlich nicht ohne Schielen auf den regionalen Käufermarkt. Es waren 1.200 Geschäfte getestet worden.

¹¹ Gemäß internet-Darstellung PvFRM mit Stand: 31.12.2002

Kerngebieten mit Abweichungsverfahren vom Regionalplan auseinanderzusetzen haben. Solche Verfahren wurden bislang unterlassen.

Die Kritik bleibt jedoch nicht auf die Einzelhandelsflächen begrenzt, sondern bezieht sich auf weitere „städtische Nutzungen“, die im Bereich des Flughafens Frankfurt angesiedelt werden und den gewachsenen Stadtzentren der Region wichtige Nutzungen entziehen. Vor diesem Hintergrund ist auch die Forderung der angrenzenden Kommunen an die Stadt Frankfurt verständlich, hier die negativen Ausstrahlungen auf die Nachbargemeinden bauleitplanerisch zu regeln (vgl. FR vom 15.03.04).

Die aufgezeigte Entwicklung des Standorts Flughafen als „Stadt in der Region“, als „Oberzentrum FRA“ (jetzt weiter u.a. mit dem T3) ist nicht im Rahmen einer Abweichung vom Regionalplan zu regeln. Zumindest ist diese Entwicklung in das erforderliche Änderungsverfahren des Regionalplans¹² mit einem rechtsgültigen und rechtsbeständigen Abschluss bis zum Planfeststellungsbeschluss einzubeziehen. Ohne ein solches Verfahren werden die kommunalen Selbstverwaltungsrechte nach Art. 28 GG (Stichwort: Planungshoheit) verletzt. Es ist auch nicht „einfach“ durch das PFV und nachträgliche redaktionelle Anpassung des RPS zu erledigen.

B9.7.1 Stadtentwicklung Offenbach: Stadtumbau / Standortpolitik / gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse / Siedlungsbeschränkung

Bereits oben ist auf den laufenden Stadtumbau von Offenbach hingewiesen worden.

Für Offenbach bedeutete dies in der Vergangenheit die Umstellung von der Industriestadt zur Dienstleistungsstadt und die dafür erforderliche wirtschaftliche, soziale und städtebauliche Umgestaltung. Alte Standorte und Infrastrukturen (wie überkommene Industriestandorte, die Industriebahntrasse, ehemaliger Hafen, Güterbahnhof u.a.) sind oder werden Zug um Zug aufgelöst und durch „moderne“ Nutzungen ersetzt. Im Rahmen dieser grundlegenden Umstrukturierung als **ein** Standbein kommunaler Sanierungsstrategien wurden erhebliche Erfolge erzielt auch bei der Weiterentwicklung „weicher Standortfaktoren“ und qualitativer Verbesserungen, die für Offenbach als Dienstleistungs- und Wohnstandort im Rahmen des Leitbilds „starker Zentren als Motor regionaler Entwicklung“ unababweisbar erforderlich sind. 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.

Um welche Zielbereiche der Stadtentwicklung geht es dabei im Einzelnen? Es geht um:

- **Qualifizierung von Dienstleistungsstandorten,**
(Unter den Neuansiedlungen der letzten Jahre finden sich viele moderne, unternehmensbezogene Dienstleistungen. Unter ihnen eine steigende Zahl von Firmen aus den eher „kreativen“ Wirtschaftsbranchen, die Standortqualitäten gesucht haben, wie sie gerade die Stadt Offenbach bieten kann. Zu diesen Qualitäten zählt auch die in einigen Stadtteilen noch relativ erträgliche Fluglärmmexposition.
Das Vorhaben gefährdet die gesuchten Standortbedingungen. Weitere Belastungen führen bei vielen Unternehmen zum Verlassen des Standortes Offenbach.)

¹² Im EÖ-Termin des ROV hat es dazu bereits eine kontroverse Debatte gegeben. In der (hinfälligen) LPB ist diese Problemstellung ausgelassen.

- **Qualifizierung von Wohnstandorten**
(u.a. auch im Hinblick auf positive soziale / bürgerschaftliche Veränderungen; zur Wohnzufriedenheit der Bewohner ist die Frage der Umweltbelastungen von erheblicher Brisanz; bei der Umweltbelastung spielt der Lärm (und hier auch der Fluglärm) eine wesentliche Rolle. Die Befragung des BBR (BBR-Berichte 15/2003, S.50ff) zeigt die wachsende Bedeutung dieses Faktors und die hohe Bedeutung für den Innenstadtrand/Stadtrand der Kernstädte wie OF; die geplante Erweiterung des Flughafens verschärft diese Problematik und führt zur Entwertung Offenbachs als Wohnstandort),
- **Qualifizierung weicher Standortfaktoren / Freiräume**
(hier im Wesentlichen im Hinblick auf Freirauminfrastrukturen wie Parks, Spielplätze, aber auch die extensiven Erholungsräume; des Weiteren öffentliche Stadträume wie Plätze usw.);
Freiräume: Angesichts der gegenwärtigen Reizüberflutung in Bild und Ton empfindet die Bevölkerung einerseits den kontemplativen Charakter von Freiräumen als einen entscheidenden Beitrag zum Wohlbefinden (vgl. hierzu BBR Heft 11/12.20004 – Freiräume), andererseits dient der Freiraum, gerade auch der extensive Freiraum zunehmend der allgemeinen Entspannung, aber auch individualisierten sportlichen Aktivitäten. Dieser wichtige Standortfaktor wird durch den vom Vorhaben erzeugten Lärmteppich belastet.
Plätze: Öffentliche Räume, insbesondere Plätze und sonstige vom Verkehr befreite öffentliche Räume sind in den Städten, insbesondere in den Kernstädten der Ballungsräume wie OF für die Stadtbevölkerung von zunehmender Bedeutung. Öffentliche Räume sind vielfältig nutzbare soziale Räume, gliedern die Stadt und dienen auch ökonomischen Funktionen. Dies hat auch eine Studie des BBR (vgl. Werkstatt: Praxis Nr. 2/2003) ergeben. - Die neue Belastung mit Fluglärm entwertet diese wichtigen städtischen Aufenthaltsbereiche).
- **Qualifizierung sozialer und kultureller Infrastruktureinrichtungen**
(hier sind nicht nur die „inneren“ Strukturen maßgebend, sondern in den meisten Fällen ihre Außenraumqualität; auch hier entstehen neue Belastungen).

Im Einzelnen ist dies für die städtischen Grundstücke und städtischen öffentlichen Einrichtungen in den Einzeleinwendungen dargelegt (vgl. Teil C1).

Die PF-Unterlagen ergeben zunächst keinen unmittelbaren Anhaltspunkt für die sich im Weiteren ergebenden Siedlungsbeschränkungsbereiche der Gemeinden. Antizipiert man allerdings den Siedlungsbeschränkungsbereich auf der Grundlage der letzten Praxis im Regionalplan, so muss für Offenbach von einem nochmals erweiterten Siedlungsbeschränkungsbereich ausgegangen werden. Dies umso mehr, wenn man nicht von den unterstellten **mindestens 660.000 Fbw/a** ausgeht, sondern die **Sättigungskapazität** des technischen Systems unterstellt. Hier kommt kommunale Planung weitgehend zum Erliegen.

Belastungen ergeben sich aber auch für die rechtskräftigen Bebauungspläne der Stadt Offenbach und die z.Zt. in Aufstellung befindlichen Planungen, die sich am Stadtumbau und den oben dargelegten allgemeinen Kriterien orientieren.

Auch hier ist die Beeinträchtigung der Planung im Einzelnen in den Einzeleinwendungen dargelegt (vgl. Teil C2).

Weitere städtische Planungen werden vom Ausbauvorhaben negativ berührt. Es wird z.B. verwiesen auf die kommunale Lärminderungsplanung (vgl. auch B6.8). Inwieweit das Vorhaben in die Baugenehmigungspraxis eingreift (Stichwort: gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse) bleibt zu klären. Auch hier können negative Auswirkungen nicht ausgeschlossen werden.

Insgesamt ist allerdings städtebaulich nicht nur der Siedlungsbeschränkungsbe-
reich relevant, sondern auch außerhalb dieses Bereiches und bei städtebaulichen
Umstrukturierungen ist der Fluglärm im Sinne von §1(6)BauGB zu berücksichtigen.

B9.7.2 soziale und fiskalische Folgen

Die oben dargelegten Auswirkungen bleiben nicht ohne weitere negative stadtent-
wicklungspolitisch bedeutsame Folgen: Bereits das RDF-Gutachten über die exter-
nen Kosten hat deutliche Hinweise auf eintretende negative Auswirkungen auf den
Grundstücksmarkt in den „Nachteilszonen“ (verlärmte Bereiche) konstatiert. Diese
Folgen werden dann umso stärker durchschlagen, wenn infolge veränderter demo-
grafischer Rahmenbedingungen (Stagnation statt Zuwanderung; dies kann nach
2015 auch diese Region treffen) und allgemein wachsender Ansprüche an Wohn-
und Dienstleistungsstandorte) die Nachfrage sinkt.

Des Weiteren kann nicht ausgeschlossen werden, dass es in der Umgebung des
Flughafens zwischen Vorteils- und Nachteilszonen zu sozialen Segregationsten-
denzen kommt, die sich für die Nachteilszonen negativ auswirken. Dies nicht nur im
Hinblick auf Einkommenssteueranteile, sondern auch im Hinblick auf die Fähigkeit
eines Gemeinwesens zum aktiven Engagement seiner Mitglieder (bürgerschaftli-
ches, kulturelles Engagement) und das Image einer Stadt.

B9.8 Exkurs 2: Gutachten G11 Wohn- und Wohnumfeldanalyse

Ausgangssituation

Mit Schreiben vom 20.08.2002 und 27.11.2002 wurden dem von Fraport beauftrag-
ten Büro I+U umfangreiche Datengrundlagen der Stadt Offenbach zur Aktualisie-
rung für das PFV zur Verfügung gestellt. In der Dokumentation der Datenerhebung
wird bezogen auf Offenbach teilweise von veralteten oder überholten Datenständen
ausgegangen. So wird z.B. bei Stand und Quellen lärmsensibler öffentlicher Ein-
richtungen obwohl überholt, der Stand der Kindertagesstätten mit dem 12.04.2002
angegeben. Schulen, Altentagesstätten und Alteneinrichtungen etc. werden erst gar
nicht angegeben.

Im Gutachten G11 Wohn- und Wohnumfeldanalyse wurden die Datengrundlagen,
von denen die der Stadt Offenbach eine Teilmenge darstellen, verarbeitet. Ähnlich
wie im Vorgängergutachten zum ROV werden jetzt im Gutachten G11 PFV allge-
meine Erläuterungen zur Aufgabenstellung, Untersuchungsraum und zur Untersu-
chungsmethodik beschrieben. Nachfolgend werden dann die Strukturdaten somit
die Betroffenheit der Kommunen für die Ist-Situation, den Prognosenufall 2015,
und den Planungsfall 2015 für die einzelnen Schutzziele in stark verschlankter
Form „kleingerechnet“ (vgl. Gutachten G11 Anlage II u. III). Weiterhin hat die Stadt
Offenbach im Raumordnungsverfahren plausibel auf erhebliche Differenzen bei der
Berechnung und Zuordnung der Einwohnerzahlen hingewiesen. Vom Gutachter
wurden jetzt die von der Stadt Offenbach zur Verfügung gestellten blockscharfen
Bevölkerungszahlen als „Besonderheit“ für das PFV verwendet. Für den Teilbereich
der Stadt Offenbach sind damit gewisse Differenzen ausgeräumt, insgesamt blei-
ben aber die im ROV festgestellten Differenzen für den Untersuchungsraum beste-
hen. Da die gemachten Angaben teilweise mit Ungenauigkeiten und Mängeln be-
haftet sind, erkennt die Stadt Offenbach die Ausführungen in G11 nicht an. Ebenso
werden die für die Verschneidung und Auswertung zugrunde gelegten Isolinien, wie
in Gutachten G10.1, G12 beschrieben, nicht akzeptiert (vgl. hierzu die gesonderten
Aussagen in Kapitel B6.4).

Für den Prognosenufall sowie für den Planungsfall 2015 wird die für Offenbach
prognostizierte demographische Entwicklung (Bevölkerungszunahme von ca.

+10%) nicht berücksichtigt. Allerdings werden Planungskapazitäten (Nachverdichtung, Zuwachs) eingestellt.

In der Aufgabenstellung des Gutachtens ist die Ermittlung und Gegenüberstellung der durch Lärmimmissionen potentiell betroffenen Frei- und Erholungsflächen erneut nicht berücksichtigt. Infolge hiervon sind die Belastungen der Frei- und Erholungsflächen nicht in die Datenerfassung und die Belastungsberechnungen eingeflossen. Bezüglich der Wohn- und Wohnumfeldqualität werden lärmbeeinträchtigte Freiräume (Hausgärten, Grünflächen, Spielplätze etc.) und deren Nutzer in den Wohnsiedlungsflächen aus der Aufgabenstellung ausgeschlossen. Gerade in einem Gutachten, das Wohn- und Wohnumfeld analysieren, beurteilen und erfassen soll, ist diese Thematik gleichrangig mit den anderen Aufgabenbereichen zu behandeln. Vor dem Hintergrund hoher Dichte und knapper Freiräume ist dies für die Lebensqualität in den Stadtteilen und der Stadt insgesamt von hoher Bedeutung. Bei der Datenerfassung wurden zwar Freiflächen (Grün-, Sportanlagen) abgegrenzt, um sie aus der Lärmbeeinträchtigung der Wohnsiedlungsflächen herauszurechnen. Die intensive siedlungsnahe Freiraumnutzung (Grün- und Naherholungsflächen) durch die Bevölkerung wird dagegen weiterhin nicht berücksichtigt. Die Untersuchungsmethodik weist hier erhebliche Schwachstellen auf. Bereits im Unterrichtungsschreiben wurde durch das RP Darmstadt die Auflage gemacht, auch die Erholungsfunktion (Grün-/Parkanlagen und siedlungsnahe Freiräume u.ä.) zu berechnen und in die Bewertung einzubeziehen.

Für den Verdichtungsraum (und besonders für das flächenmäßig stark begrenzte Oberzentrum Offenbach im Kernraum) sind diese Flächen von gleichrangiger Wichtigkeit und mit in die Bewertungen der Planfeststellung einzustellen.

Die Bedeutung unterschiedlicher Lärmsensibilität (z.B. Kinder) oder Dauer der Lärmbelastung (z.B. Frauen/ Senioren) wird unterschlagen.

Flächenkategorien / Datenaufbereitung- und -erfassung

Von Gutachterseite wird angegeben, dass amtliche Statistiken Verzeichnisse und Angaben der Kommunen ausgewertet und verwendet wurden. In den Einzelauswertungen der Strukturdaten und Ergebnistabellen ist dies bezogen auf Offenbach so nicht nachvollziehbar bzw. erkennbar (vgl. hierzu G11 Aufgabenstellung, Untersuchungsraum, Untersuchungsmethodik, Strukturdaten und Ergebnistabellen Anlage II und III).

Der Untersuchungsraum wurde gegenüber dem Untersuchungsraum im ROV verkleinert. Bei Zugrundelegung der sachgerechteren Betriebsrichtungsverteilung 100% : 100% ist eine Erweiterung des Untersuchungsraums mit entsprechenden Fluglärmkonturen in die entsprechenden Himmelsrichtungen für die Betroffenheit in die Wohn- und Wohnumfeldanalyse einzustellen.

Aus der Hessischen Gemeindestatistik 2001 werden weiterhin die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (= ca. 85%) als Basis für die Strukturdaten der Beschäftigten in den Kommunen angegeben. Dies ist für die Beurteilung der potenziell betroffenen Beschäftigten fehlerhaft. Da hierbei u.a. Selbständige und Beamte nicht mitgerechnet wurden fehlen somit durchgängig ca. 15% der Beschäftigten. Diese Mängel ziehen sich systematisch durch die Planfeststellungsunterlagen durch.

Bei den besonders schutzbedürftigen Bereichen wird nur beschrieben, was ausgewertet wurde. Was an schutzbedürftigen Einrichtungen explizit zu berücksichtigen ist, wird nicht genannt. So werden Jugendeinrichtungen, Theresien-Kinderheim, Alttagesstätten/Seniorengruppen, religiöse/kirchliche Einrichtungen, soziale Einrichtungen für Behinderte etc., nicht erfasst und berücksichtigt.

In der Verschneidung von Flächenanteilen (sowie die flächenbezogenen Beschäftigten- und Bevölkerungszahlen) und „besonders schutzbedürftigen Bereichen“, die sich innerhalb der die Belastungsstufen begrenzenden Isolinien befinden, werden nachfolgend Ergebnisauswertungen generiert. Da sowohl Beschäftigten- und Bevölkerungsdaten nicht stimmig sind, wirken sich die o.g. Mängel auch auf die Nachverdichtungs- und Zuwachsflächen negativ aus. Grundsätzlich ist es Absicht der Stadt Offenbach, ihre Siedlungsbereiche und Bereiche für Industrie und Gewerbe in Anspruch zu nehmen, unabhängig davon, dass es der Planungshoheit der Stadt vorbehalten ist, ob und wann, wo und wie sie Zuwachsflächen mobilisiert.

In Offenbach werden betroffene gewerbliche Bauflächen, Wohnbauflächen, Freiflächen nicht vollständig erfasst, falsch zugeordnet bzw. zum Teil gar nicht erfasst (z.B. MAN Roland, Bereich Güterbahnhof, Mozartpark, Büsingpark, Arbeiterwohlfahrt, Caritas Altenwohnheim, Bieber Süd, Stadion O.F.C. Kickers). Diese Flächen sind nicht richtig dargestellt (letztlich handelt es sich um eine Mischung aus Realnutzung und Flächennutzungsdarstellung) und führen somit zu fehlerhaften Zuordnungen (z.B. Beschäftigte), Einschätzungen, die auf unzulänglichen Belastungsrechnungen beruhen. In den entsprechenden Planunterlagen G11 der Wohn- und Wohnumfeldanalyse (Pläne mit den relevanten Lärmisolinien) in Verbindung G10.1 und G12 erfolgte somit eine ungenaue Zuordnung der Sachdaten zu den jeweiligen Isolinien. Mit den vorliegenden Unterlagen ist damit eine Überprüfung auf Plausibilität nicht möglich.

Im Planfeststellungsverfahren des G11 werden erstmals Pläne (G11 – a 0001 und a 0002) mit der Darstellung der Beschäftigten- und Bevölkerungsdichte nach Dichteklassen B/ha bzw. E/ha dargestellt. Ein inhaltlicher Bezug bzw. textliche Ausführungen Textteil G11 sind nicht auffindbar. Unbenommen davon ist ohne einen Bezug wie z.B. einer Verschneidung mit Isolinien, die Aussage der Planinhalte a 0001 und a 0002 belanglos. Des Weiteren sind durchgängig in den Plänen G11 – a 0003 bis G11 – a 0008 fehlerhafte Darstellungen bei den Flächenkategorien unterlaufen. Da wie o. g. die Verschneidung, Zuweisung der Informationen zu den Flächen mit Mängeln behaftet sind, stimmen infolge auch nicht die Strukturdaten, Ergebnistabellen, Dichteangaben in G11.

Aufgrund nicht berücksichtigter betroffener Frei- und Naherholungsflächen, Besonders schutzbedürftige Bereiche, betroffener Wohn- und Arbeitsbevölkerung, nicht einbezogener bzw. richtig zugeordneter Sachverhalte ist das Gutachten zurück zu weisen.

B9.9 Wirtschaftliche Effekte / Einkommens- und Beschäftigungseffekte

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.

Auf möglicherweise negative wirtschaftliche Effekte im Hinblick auf die Ausbildung eines „Oberzentrums Flughafen“ (insbesondere auch im Hinblick auf Einzelhandel) ist in B9.6 bereits hingewiesen worden.

Im Hinblick insbesondere auf die prognostizierte Arbeitsplatzentwicklung und Rationalisierungseffekte weisen wir auf nachfolgende Überlegungen hin:

Die Verkehrsentwicklung als auch die Arbeitsplatzentwicklung kann aus den General-Ausbauplänen (GAP) der Fraport AG (früher Flughafen Frankfurt Main AG) von 1975, 1985, 1995 und 2000 entnommen werden. Inzwischen wurden die Arbeitsplatzzahlen von Fraport sowohl in der FR als auch in „Start frei“ veröffentlicht und damit die in den GAP enthaltene Arbeitsplatzentwicklung bestätigt. Dabei ist auffällig, dass die aktuelle Arbeitsplatzprognose der Fraport AG offensichtlich nur die letzten zehn Jahre berücksichtigt. Nur mit den Zahlen der letzten zehn Jahre lässt sich eine Entwicklung von 62.500 Arbeitsplätzen in 2000 auf 95.000 Arbeitsplätze in 2015 auf dem Flughafen ermitteln.

Im Zeitraum von 1980 bis 1990 sah die Entwicklung wie folgt aus:

- Arbeitsplätze: plus ~ 54 Prozent (von 34.400 auf 53.000)
- Bewegungen: plus ~ 43 Prozent (von 222.000 auf 318.400)
- Passagiere: plus ~ 68 Prozent (von 17,6 Mio. auf 29,4 Mio.).

Im Zeitraum 1990 bis 2000 sah die Entwicklung wie folgt aus:

- Arbeitsplätze: plus ~ 18 Prozent (von 53.000 auf 62.500)
- Bewegungen: plus ~ 41 Prozent (von 318.500 auf 449.650)
- Passagiere: plus ~ 68 Prozent (von 28,6 Mio. auf 49,4 Mio.).

Von 2000 bis 2010 wird von Fraport folgende Entwicklung prognostiziert:

- Arbeitsplätze: plus ~ 35 Prozent (von 62.300 auf 84.250)
- Bewegungen: plus ~ 27 Prozent (von 450.000 auf 570.000)
- Passagiere: plus ~ 40 Prozent (von 49,6 Mio. auf 70,0 Mio.).

Und von 2000 bis 2015 wird von Fraport folgende Entwicklung prognostiziert:

- Arbeitsplätze: plus ~ 52 Prozent (von 62.300 auf 95.000)
- Bewegungen: plus ~ 46 Prozent (von 450.000 auf 657.000)
- Passagiere: plus ~ 68 Prozent (von 49,6 Mio. auf 83,5 Mio.).

Die Arbeitsplatzprognose der Fraport AG ist mit erheblichen Mängeln belastet. Nicht berücksichtigt werden Rationalisierungseffekte, die zu erheblichen Personaleinsparungen führen und damit die prognostizierten direkten und indirekten Arbeitplatzeffekte erheblich reduzieren werden. Unter Berücksichtigung dieser Rati-

onalisierungseffekte wird es voraussichtlich zu keinem Zuwachs an direkter und indirekter Beschäftigung kommen.

Werden von den prognostizierten Zuwächsen (43.000 direkt, indirekt und induzierte Arbeitsplatzzunahmen) die prognostizierten (siehe FR vom 4.12.03, in Anlage 1) 32.500 direkten Arbeitsplatzzunahmen abgezogen und die induzierten Beschäftigungseffekte mit 10.500 Arbeitsplätzen hinzugerechnet, wird deutlich, dass bei den indirekten Beschäftigungseffekten die Fraport AG keine Zunahme durch den Ausbau des Flughafen Frankfurt unterstellt; d.h. bei den indirekten Beschäftigungseffekten werden die absehbaren Rationalisierungseffekte berücksichtigt. Diese Rationalisierungseffekte werden von der Fraport AG jedoch nicht bei den direkten Beschäftigungseffekten berücksichtigt.

Das Wachstum induzierter und katalytischer Beschäftigungseffekte ist nicht dem Flughafen Frankfurt oder dem Ausbau des Flughafens Frankfurt zuzurechnen. Diese Effekte können ebenso durch den Ausbau eines anderen Flughafens in Deutschland, ja sogar durch den Bau oder Ausbau eines Flughafens im Ausland entstehen. Diese Effekte sind allein Folgen eines potentiellen Wachstumsmarktes und damit nicht dem Flughafen Frankfurt zuzurechnen. So ist es zum Beispiel gleichgültig ob eine Anflug- oder Landebahnbefahrung in Frankfurt oder auf einem x-beliebigen Flughafen erfolgt, die induzierten und katalytischen Effekte sind identisch. Bei der beantragten Genehmigung zum Ausbau des Flughafens Frankfurt können allgemeine Wachstumsimpulse eines speziellen Marktes nicht zur Ausbaubegründung herangezogen werden.

Wesentlicher wäre da die Aussage der Fraport AG oder Lufthansa, als den beiden wichtigsten Arbeitsgebern am Flughafen Frankfurt (rund 45.000 von 62.500 Beschäftigten – entspricht 67,2 Prozent - sind derzeit bei diesen beiden Arbeitsgebern beschäftigt), welche Beschäftigungseffekte ein Ausbau des Flughafen Frankfurt bei ihnen hat. Darüber wird keine Aussage gemacht.

Abb. 1 (aus FR vom 4.12.03) (ohne Rationalisierungseffekte)

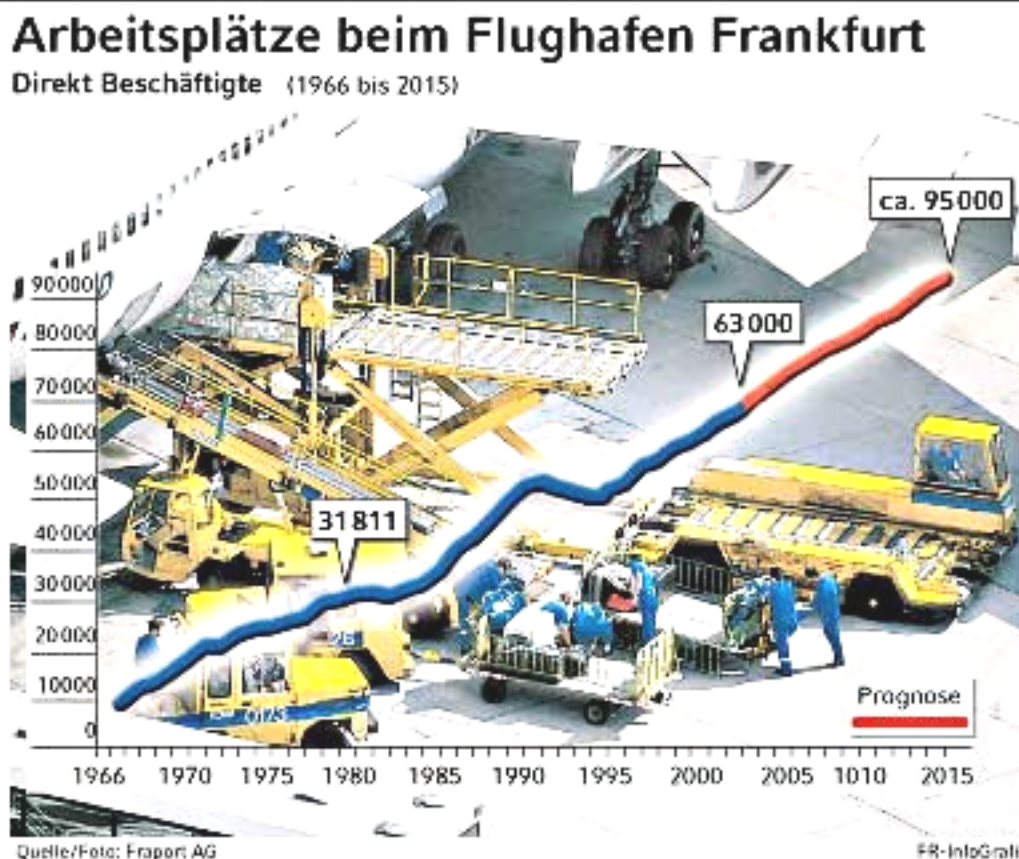


Abb. 2: Entwicklung der Arbeitsplätze am Flughafen Frankfurt Main lt. Fraport AG. Bei dieser Prognose (siehe auch Anlage 1) wurden offensichtlich nur die letzten 10 Jahre berücksichtigt.

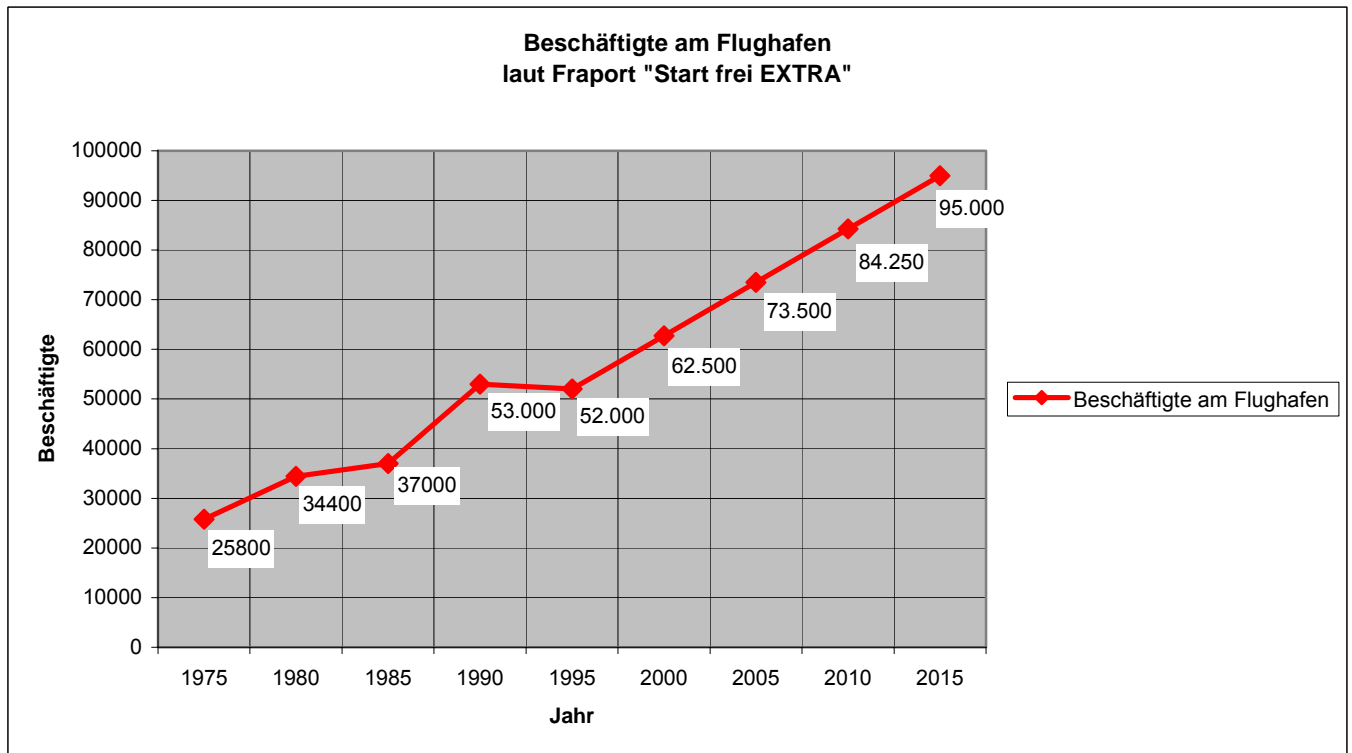


Abb. 3: Entwicklung der Arbeitsplätze (Trendprognose der Arbeitsplatzentwicklung) am Flughafen Frankfurt Main.

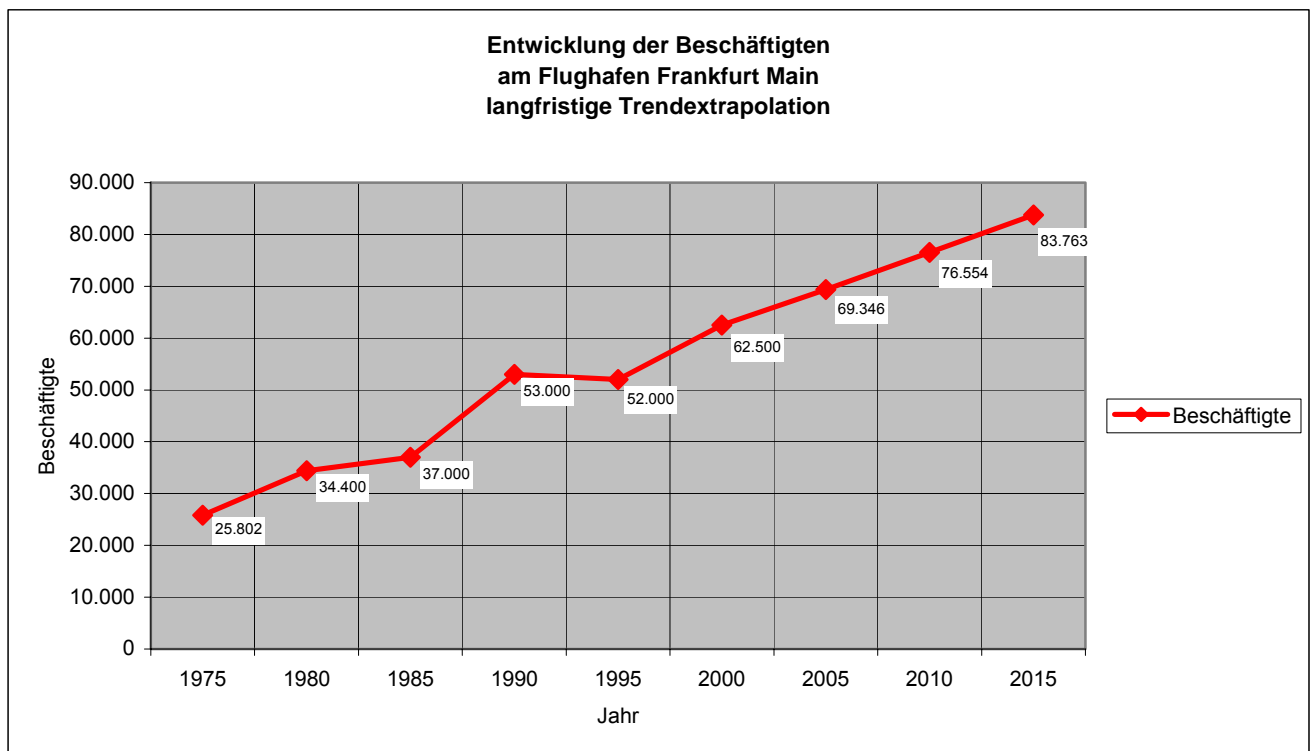
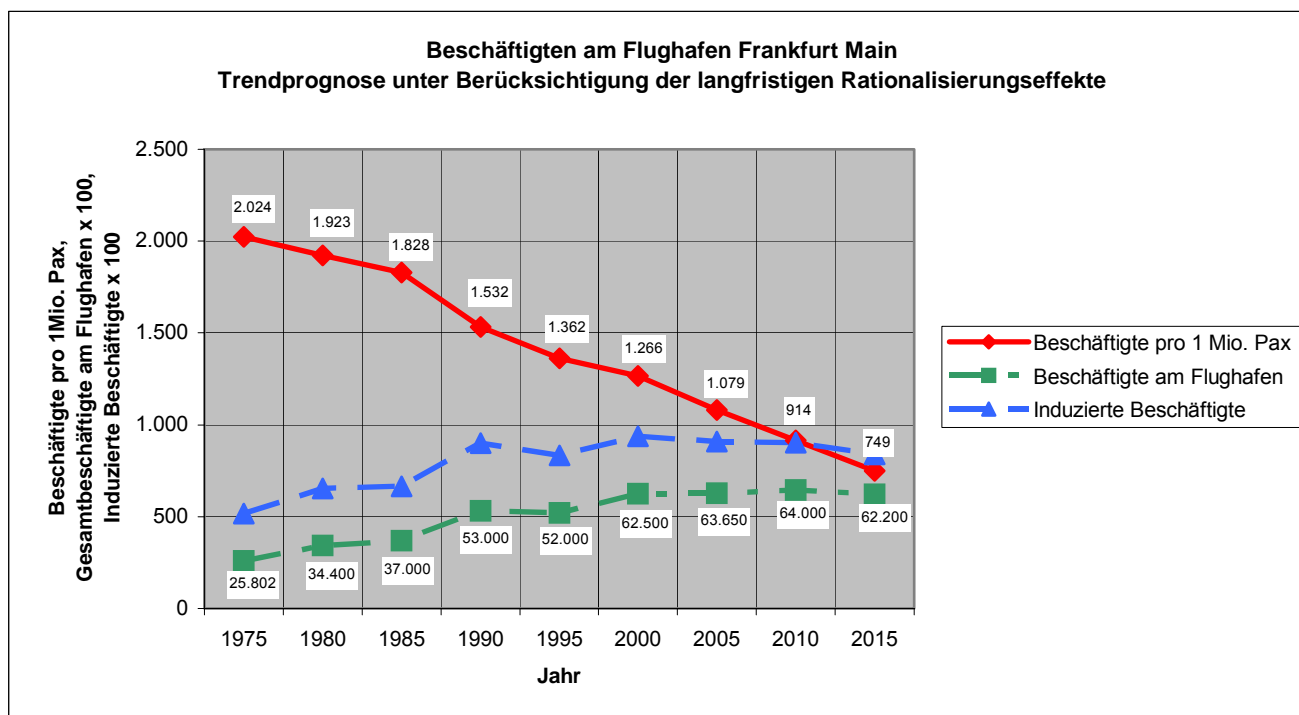


Abb. 4: Entwicklung der Arbeitsplätze (Trendprognose der Arbeitsplatzentwicklung) am Flughafen Frankfurt Main unter Berücksichtigung der langfristigen Rationalisierungseffekte.



Bereits im ROV ist darauf hingewiesen worden, dass die im Zusammenhang mit dem ROV-Cargo-City-Süd prognostizierten Arbeitsplätze weit über den tatsächlichen Arbeitsplätzen (auch unter Berücksichtigung entsprechender Umsiedlungseffekte) lagen.

B10 Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) / Strategische Umweltprüfung (SUP)

B10.1 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 ScopingPlanfeststellungsverfahren) 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, dass 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, werden zu gleichen Untersuchungskriterien völlig unterschiedliches Zahlenmaterial und auch unterschiedliche Rangfolgen benannt.
- Umwelterhebliche Aussagen der Fachgutachten werden nicht und/oder verfälscht in die UVS transportiert.

B10.1.1 Methodik und allg. Ansätze der UVS

Die Gutachter bleiben bei ihrer „szenarienhaften verbalargumentativen Bewertung“, die mit weiteren Bewertungsformen und Modellen je nach Untersuchungsgegenstand verknüpft wird. Unklar bleibt weiterhin, aus welchen Beweggründen der Gutachter bei welcher Untersuchung mit welchem (zusammengesetzten) Instrumentarium zu Werke geht, d.h. eine hinreichende und nachvollziehbare Methodenarbeit ist nicht erkennbar. Dieses Thema wurde seitens der Stadt Offenbach beim Erörterungstermin zum Scoping des Planfeststellungsverfahrens mit dem betroffenen Gutachter (Baader Konzept GmbH) thematisiert (vgl. Wortprotokoll). Ergebnis war, dass der beauftragte Gutachter für die Planfeststellungsunterlagen zugesagt hat, diese Methodenarbeit zu leisten wie auch die verwendeten Begriffe (im Sinne von Wertungen) darzustellen. Dies ist in den vorgelegten Unterlagen nicht erkennbar. Die Stadt Offenbach erinnert an das Unterrichtungsschreiben, in dem klar und deutlich steht, dass die Unterlagen wie im Scoping-Termin dargestellt vorzulegen sind. Aus diesem Grunde sind in den vorgelegten UVS-Unterlagen, vor allem jedoch im Zusammenspiel von Fachgutachten und UVS, zu einem Untersuchungsgegenstand an verschiedenen Stellen vollkommen unterschiedliche Begrifflichkeiten (Wertungen) zu finden. Dies ist nicht nachvollziehbar, eröffnet teilweise enorme Interpretationsspielräume und ist je nach Umfang als willkürlich zu bezeichnen.

Den Ausführungen aus Gutachten G1, Teil 1, S. 91ff ist zu entnehmen, dass eine Abschichtung zwischen UVS der ersten Stufe und UVS der zweiten Stufe vorgenommen wurde. Abgesehen von der Zusage der Fraport AG während des Scopingtermins (PFV), eine Abschichtung nicht vorzunehmen, wurde bereits im Unterrichtungsschreiben (11. August 2003, S.3) darauf hingewiesen, dass im Falle einer Abschichtung alle maßgeblichen Änderungen zu ergänzen sind. Explizit wird auf die Alternativprüfung und die ausstehenden Untersuchungen zur Anlage Ticono (Risikountersuchungen) hingewiesen. Die UVS-Gutachter fassen das luftverkehrsinduzierte Gefährdungspotential aus den Fachgutachten zusammen (vgl. allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVPg, S.92ff). Diese Erkenntnisse, die ja

hinsichtlich der Standortqualität in erster Linie die NW-Bahn betreffen, werden allerdings nicht in den Variantenvergleich transportiert (keine Bewertungskategorie für den Bereich Risiko erkennbar). Insofern ist die geforderte Überarbeitung zur UVS der ersten Stufe nicht erkennbar und der gesamte Variantenvergleich unvollständig. Da der dargestellte Bereich des luftverkehrsinduzierten Gefährdungspotentials kein Einzelfall ist (Anpassungen der nunmehr planfestgestellten A 380 Werft, Angaben zur Flächenversiegelung usw.) ist eine Gegenüberstellung (tabellarisch) der Angaben der UVS der ersten Stufe mit den nunmehr übernommenen und ggf. aktualisierten Werten der zweiten UVS-Stufe zu fordern. In der vorgelegten Form wird die Abschichtung von der Stadt Offenbach abgelehnt.

Auch wenn die Fraport AG den Verfahrensweg beschreitet, das Gesamtverfahren in mehrere Teile aufzuteilen und in den unterschiedlichsten Genehmigungsverfahren abzuhandeln, so muss die UVS in ihrer Auswirkungsbetrachtung einen gesamtheitlichen Ansatz verfolgen. Alle nicht im Bestand (Genehmigung) geführten Anlagenbestandteile, d.h. alle der Erweiterung des Flughafens dienenden Planungen sind in der UVS abzuhandeln. So wäre zum Beispiel zu fragen, an welcher Stelle die temporären Belastungen durch den erforderlichen Bau eines neuen Towers abgehandelt sind? Ebenso sind die Maßgaben und veränderten Planungen des Planfeststellungsbeschlusses zur Wartungshalle A 380 nicht erkennbar abgehandelt. Seitenweise werden die Maßgaben des ROV aufgeführt, jedoch die Planvorgaben und Auswirkungen der A 380 Werft werden offensichtlich nicht berücksichtigt. Hätte eine Auseinandersetzung mit dem Planfeststellungsbeschluss A 380 stattgefunden, wäre ggf. aufgefallen, dass die Südvariante nicht mehr in der dargestellten Form angebunden werden kann. Der östliche Rollweg zur Anbindung der Südvariante an das Flughafengelände ist nur mit dem Abriss einiger Gebäude (Bestand) realisierbar.

Als Grundlage der UVS-Bewertungen werden im Rahmen der Deltaanalyse der Vergleich zwischen Prognosenullfall und Planungsfall herangezogen. Dies ist gemäß der Verwaltungsvorschrift zum UVPD durchführbar, wenn der Prognosenullfall korrekt festgelegt wird. In vielen Einzelfragestellungen der UVS drängt sich der Eindruck auf, dass der Hauptteil der Belastungen auf den Prognosenullfall geschoben wird, um die Auswirkungen des Planungsfalles gering zu halten. Das Verhältnis zwischen Ist-Situation und Prognosenullfall (ca. 40.000 zusätzliche Flugbewegungen) und Prognosenullfall und Planungsfall (ca. 160.000 zusätzliche Flugbewegungen) spiegelt sich in sehr vielen der Vergleichsbewertungen in keiner Weise wieder. So wird z.B. für den Flugverkehr eine Zunahme von 70t/a SO₂ von der Ist-Situation zum Prognosenullfall (ca. 40.000 Flugbewegungen) prognostiziert. Vom Prognosenullfall zum Planungsfall (ca. 160.000 Flugbewegungen) wird eine Zunahme von 64t/a SO₂ prognostiziert (vgl. G1, Teil 2, S.35). Der seitens der Fraport AG vielfach „beschworene“ technische Fortschritt kann hier grundsätzlich nicht herangezogen werden, da der angenommene technische Fortschritt in gleichem Umfang dem Prognosenullfall wie dem Planungsfall zu unterstellen ist (beide Vergleichsfälle haben das Zieljahr 2015). Dies gilt natürlich auch für weitere Parameter wie der unterstellte künftige Flottenmix. Im Ergebnis erscheint es nicht plausibel, dass unter gleichen Annahmen für 2015 die SO₂ Emissionen bei 160.000 Flugbewegungen um 6t/a im Vergleich zu 40.000 Flugbewegungen zurückgehen sollen. Da es solche Bewertungsansätze in vielen Einzelbewertungen (nicht nur Schadstoffe) mit den entsprechenden Auswirkungen auf gesamte Bewertungsbereichen gibt, lehnt die Stadt Offenbach vor allen Dingen die nicht sachgerechte Festlegung zum Prognosenullfall ab. **Als Folge sind die dargestellten Auswirkungen (Delta zwischen Prognosenullfall und Planungsfall) des geplanten Ausbaus deutlich zu gering.**

Die UVS geht offensichtlich weiterhin von dem ursprünglichen Realisierungsplan der Fraport AG (ROV) aus. Dass die geplante NW-Landebahn frühestens 2009 in

Betrieb genommen werden kann und die restlichen Bauvorhaben in einem gestuften Ausbau sich entsprechend verschieben, wird nicht berücksichtigt. Ob Auswirkungen der geplanten Eingriffe außerhalb des Planungszeitraumes (2015) liegen, wird nicht offen gelegt. Selbst wenn eine vollständige Realisierung des Gesamtprojektes innerhalb des Planungszeitraumes möglich sein sollte, werden die Ausbaustufen nicht mehr in einem wie bisher geplant gestaffelten Verfahren ablaufen können. Folge wird sein, dass weite Teile der bisherigen Baustufen parallel ausgeführt werden. Dies wird weder bei den Ausführungen der Bauleistik noch bei den temporären Auswirkungen in der UVS berücksichtigt.

B10.2 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.

B11 Erschließung T3 und induzierte Verkehre - Landseitiges Verkehrsaufkommen

Die Erschließung des Vorhabens ist nicht gesichert.

Die Prognose der landseitigen Verkehre beruht auf einer unterstellten Kapazität von ca. 660.000 Flugbewegungen im Ausbauzustand. Dies entspricht nicht der möglichen Anzahl von über 900.000 Flugbewegungen im Jahr und führt zu einer systematischen Unterschätzung der landseitigen Verkehre, die durch den Ausbau verursacht werden.

Der Zuwachs des Passagieraufkommens zwischen dem Prognosenufall und dem Ausbaufall wird vorwiegend der Hub-Funktion des Flughafens zugeordnet, ohne dass dies plausibel in den Zusammenhang mit dem Ausbau der Landebahn gebracht werden kann. Dies führt dazu, dass das landseitige Verkehrsaufkommen wegen der Unterstellung, dass es sich überwiegend um Transitpassagiere handelt, systematisch unterschätzt und zu gering angesetzt ist.

Der in der Verkehrserzeugung angesetzte Modalsplit von durchschnittlich 25,5 % ÖPNV-Anteil gegenüber 22,0% im Ist-Zustand ist angesichts der Tatsache, dass der im Vorhaben geplante Bau des Terminal 3 mit einem Anteil von über 40% des

Gesamtpassagieraufkommens über keinerlei ÖPNV-Anbindung verfügt nicht realistisch. Die daraus abgeleiteten Verkehrsmengen für den MIV können als Grundlage für die tatsächliche Verkehrsbelastung nicht herangezogen werden.

Die Anbindung des Vorhabens an das regionale und überregionale ÖPNV-Netz ist nicht ausreichend und in den Gutachten bis 2015 unterstellte Maßnahmen sind nicht planerisch abgesichert:

Im Gutachten G9.1 wird der Ausbau der ICE-Strecke Frankfurt – Fulda als realisiert unterstellt. Die Umsetzung dieses Vorhabens ist aber nicht gesichert und nicht Teil der Planfeststellung.

Im Gutachten G9.1 wird die Regionaltangente West als realisiert unterstellt. Die Umsetzung dieses Vorhabens ist aber nicht gesichert und nicht Teil der Planfeststellung.

Im Gutachten G9.1 wird der Ausbau der Riedbahn als realisiert unterstellt. Die Umsetzung dieses Vorhabens ist aber nicht gesichert und nicht Teil der Planfeststellung.

Im Gutachten G9.1 wird der Ausbau Nordmainischen S-Bahn Frankfurt/M - Hanau als realisiert unterstellt. Die Umsetzung dieses Vorhabens ist aber nicht gesichert und nicht Teil der Planfeststellung.

Im Gutachten G9.1 wird der Umbau des Bahnhofes Sportfeld als realisiert unterstellt. Die Umsetzung dieses Vorhabens ist aber nicht gesichert und nicht Teil der Planfeststellung.

Die Anbindung des Vorhabens an das regionale und überregionale Straßennetz ist nicht ausreichend und in den Gutachten bis 2015 unterstellte Maßnahmen sind planerisch nicht abgesichert:

Im Gutachten G9.1 wird der achtstreifige Ausbau der BAB A3 als realisiert unterstellt. Die Umsetzung dieses Vorhabens ist aber nicht gesichert und nicht Teil der Planfeststellung.

Im Gutachten G9.1 wird der Lückenschluss der A66 durch den Riederwaldtunnel sowie zwischen AS Schlüchtern und AD Fulda-Süd als realisiert unterstellt. Die Umsetzung dieses Vorhabens ist aber nicht gesichert und nicht Teil der Planfeststellung.

Im Gutachten G9.1 wird der Ausbau einer großen Zahl von Bundes- Landes- und Kreisstraßen als realisiert unterstellt. Die Umsetzung dieser Vorhaben ist aber überwiegend nicht gesichert und nicht Teil der Planfeststellung.

Das Gutachten G 9.1 stellt fest, dass die Leistungsfähigkeit der A5 unterhalb der neu geplanten Anschlussstelle Zeppelinheim auch mit Zusatzmaßnahmen im Ausbau-Fall nicht ausreicht. Es wird auf der A5 an dieser Stelle nur die Verkehrsqualität E - mangelhaft erreicht. Das Planfeststellungsverfahren enthält keinerlei Maßnahmen zur Verbesserung der Situation, so dass die Erschließung des Vorhabens nicht gegeben ist.

Die Auswirkungen des landseitigen Verkehrs auf die Stadt Offenbach sind nicht richtig dargestellt.

Die für die Verkehrsberechnungen für die Stadt Offenbach zugrunde gelegten Ausgangsbelastungen für das Jahr 2000 aus der VDRM sind zu niedrig angesetzt.

	Gutachten G 9.1	tats. Belastung
Mühlheimer Straße	ca. 24.000 Kfz/24h	ca. 33.000 Kfz/24h
Nordumfahrung	ca. 17.000 Kfz/24h	ca. 19.000 Kfz/24h
Südlicher Ring	ca. 26.000 Kfz/24h	ca. 29.000 Kfz/24h

Es ist daher davon auszugehen, dass die Prognosebelastung für die Stadt Offenbach ebenfalls zu gering ausfällt. Die verkehrliche Gesamtbelastung der Stadt Offenbach ist daher nicht richtig abgebildet.

Die im Gutachten in der Prognose dargestellte Abnahme des Gesamtverkehrs auf der Carl-Ulrich-Brücke und auf der Nordumfahrung beruht auf der unterstellten Weiterführung der A66 über den Riederwald. Diese Maßnahme ist keineswegs abgesichert und nicht Teil dieses Verfahrens. Die Unterstellung des A66 Lückenschlusses als gesicherte Infrastrukturmaßnahme führt zu einer Verschleierung der verkehrlichen Auswirkungen des Flughafenausbaus auf das Straßennetz der Stadt Offenbach.

Unabhängig von der zu gering angesetzten Grundbelastung wird jedoch im Gutachten G9.1 sichtbar, dass der Flughafenausbau und hier vor allem der Bau des Terminal 3 zu einer erheblichen Zunahme der flughafenbezogenen Verkehre in der Stadt Offenbach auf den Hauptachsen, Sprendlinger Landstraße, südlicher Ring und Waldstraße mit einer Zunahme bis zu 140 % führt. Durch die Mehrbelastung aufgrund des landseitigen Verkehrs des Flughafens sind die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Offenbach vermehrt verkehrsbedingten Emissionen durch Flug- und Straßenverkehr ausgesetzt. Ferner ist zu erwarten dass durch die zu erwartende Mehrbelastung des Straßennetzes in Offenbach wichtige Entwicklungsgebiete der Stadt Offenbach an der Waldstraße, im Hafen und im Kaiserlei nicht im vorgesehenen Maße ausgebaut werden können, da die Erschließung über das hochbelastete Straßennetz nicht nachgewiesen werden kann.

Die Erschließung des neuen Terminals 3 ist nicht gesichert.

Die Bemessung des PTS erfolgt auf der Grundlage des Passagieraufkommens von ca. 660.000 Flugbewegungen pro Jahr. Aufgrund der möglichen Kapazitäten sowohl der geplanten Landebahn, der Flugbetriebsflächen als auch des Terminal 3 ist eine wesentlich höhere Passagierfrequenz möglich und zu erwarten. Selbst bei der offensichtlich zu gering angesetzten Bemessungsgrundlage für das PTS ist das System nicht ausreichend leistungsfähig. Die Leistungsfähigkeitsprobleme des PTS treten vor allem aufgrund des notwendigen Umsteigevorgangs für Transitpassagiere auf. Dies steht im Widerspruch zur Begründung des Ausbau-Vorhabens über die Stärkung der Hub-Funktion des Flughafens. Die gewählte Erschließungsform ist daher unzureichend und ungeeignet für die Zielsetzung des Vorhabens.

Die Bedienungsengpässe bei dem PTS werden zu einer Veränderung des Modalsplits bei den Originärpassagieren führen und das Straßennetz zusätzlich belasten. Die verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens sind daher in diesem Punkt nicht korrekt dargestellt.

Die in der PTS Systemstudie unterstellte Weiterführung des PTS zum ICE-Bahnhof ist nicht Teil der Planfeststellung. Da der Anteil der Originärpassagiere vom ICE-Bahnhof den größten Teil der Transportleistung ausmacht, ist die Erschließung durch die Planfeststellung nicht gesichert.

Die Systemanforderungen des PTS verlangen eine **Mindestumsteigezeit** von 45 Minuten (G9.3). dies bedeutet, dass die mittlere Umsteigezeit höher als 45 Minuten sein wird. Damit ist die bisherige Ablehnung von Vorhabensalternativen durch den Antragsteller mit der Begründung der gewünschten **maximalen** Umsteigezeit von 45 Minuten hinfällig. Es müssen unter diesem Gesichtspunkt weitere Vorhabensalternativen geprüft werden, die die Stadt Offenbach weniger belasten.

B12 Wald und Kompensationsflächen

B12.1 Wald

Die Waldflächen u.a. rund um den Frankfurter Flughafen dienen dem Ressourcenschutz, ökologischen Belangen und 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.

Aufgrund des Vorhabens werden im Kelsterbacher Wald 192ha in Anspruch genommen und es gehen insgesamt 330ha (mit den langfristig abgehenden und entwerteten Rändern, Zerschneidungsflächen, Verinselungen rund 600ha) verloren. 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 Gesamtsystems 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. A7). - Für die konkrete Darlegung des Rechtsweges zur für das Vorhaben notwendigen Aufhebung des Bannwaldes lassen die PF-Unterlagen die Antwort offen.

B12.2 Landschaftspflegerischer Begleitplan

B12.2.1 Menschen – Erholungs- und Freizeitfunktionen

(Planteil B9, Ordner 29, Erläuterungsbericht LBP, Kap. 3.1)

Im LBP werden als Eingriffe in Natur und Landschaft, die die Erholungs- und Freizeitfunktion der Landschaft betreffen, nur die direkte Flächeninanspruchnahme und die Zerschneidungswirkung durch die Ausbaumaßnahmen gewertet. Nicht erfasst und beachtet wird der Eingriff, der durch die Verlärmung von Landschaftsräumen verursacht wird, die für ruhige und naturbezogene Erholung genutzt werden. Dies ist umso gravierender, als gerade die Erholungs- und Freizeitfunktion von Landschaftsräumen durch Geräuschmissionen so gestört werden kann, dass Erholung nicht mehr möglich ist. Die schönste Landschaft kann nicht mehr der Erholung dienen, wenn sie von Lärm belastet wird. Die Verlärmung kann daher bis zum vollständigen Verlust der Erholungs- und Freizeitfunktion führen.

Als eine erhebliche Beeinträchtigung im Sinne §5(1) HeNatG und damit als Eingriff in Natur und Landschaft zu werten ist daher auch die Zunahme der Verlärmung von Offenbacher Landschaftsräumen, die als Erholungsgebiete für die Menschen dienen. Dies sind u. a. die Landschaftsräume Biebertal und der südliche Waldgürtel. Völlig unakzeptabel ist die Verlärmung des bisher weitgehend von Lärm unbelaste-

ten Landschaftsraumes des Bürgel-Rumpenheimer Mainbogens einschließlich Kuhmühltal. Mit der aus dem Ausbau resultierenden Fluglärmbelastung dieses Landschaftsraumes wird dieses sowohl für Offenbach als auch für Frankfurt bedeutsame Naherholungsgebiet in seiner Funktion zerstört. Offenbach wird dann über keinen Landschaftsraum mehr verfügen, in dem ruhige Erholung möglich ist.

Die Bewertungskriterien für die Bewertung der Lärmbelastung der Erholungsgebiete und damit der Eingriffserheblichkeit sind inakzeptabel und werden zurückgewiesen. Auch für die Erholungsgebiete im Offenbacher Stadtgebiet ist dabei als Orientierungswert $Leq_{(3)} 50dB(A)$ heranzuziehen, entsprechend der Bewertung der Bereiche mit besonderer Bedeutung für ruhige Erholung (vgl. Band C Gutachten G1 Teil III Kap. 2.1. S.85) (bzw. auch Maschke / Hecht – vgl. B6.10 der Einwendungen – mit 52dB(A)).

Gerade wegen der bereits vorhandenen hohen Lärmbelastungen der Offenbacher Bevölkerung, insbesondere durch Fluglärm, sind die der Erholung dienenden Landschaftsräume vor einer weiteren Lärmzunahme zu verschonen. Bereiche, die für ruhige Erholung geeignet sind, müssen auch zukünftig in Offenbach für die Kurzeiterholung z.B. am Feierabend zur Verfügung stehen.

Aufgrund der betriebsbedingten Eingriffe und der hohen Vorbelastung wären Ausgleichsmaßnahmen, die Erholungsräume aufwerten, vorrangig in bislang bereits stark belastete Kommunen (hierzu gehört auch Offenbach) zu lenken. Offenbach wurde bislang bei der Ausgleichsplanung völlig unzureichend berücksichtigt.

B12.2.2 Tiere und Pflanzen

Raumbezug der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Der überwiegende Anteil der Ersatzmaßnahmen liegt in Bereichen, die vom Eingriff weitgehend nicht direkt betroffen sind. Sinnvoller wäre es, in den vom Eingriff belasteten Räumen einen Ausgleich herzustellen.

FFH-Gebiete

Nicht berücksichtigt wird die erhebliche Beeinträchtigung der FFH-Gebiete. Es wird bemängelt, dass keine eigene Kartierung der FFH-Lebensraumtypen vorgenommen wurde, sondern lediglich auf einen ungenügenden Kartierschlüssel zurückgegriffen wurde. Darüber hinaus wurde die neueste Grunddatenerhebung für die FFH-Gebiete nicht berücksichtigt.

Eingriffs- u. Ausgleichsbilanzierung

Die durchgeführte Bilanzierung des Eingriffs ist falsch, da für hochwertige Bestandsbiotope der Wälder unverhältnismäßige Abwertungen vorgenommen wurden (z. T. werden anstelle von Waldbestandstypen Aufforstungstypen zu Grunde gelegt) und Ausgleichsmaßnahmen unverhältnismäßig aufgewertet wurden. Dies bezieht sich zum Beispiel auf die Maßnahmen M 2. Hier soll auf rund 120 ha im Vorhabenbereich entlang der Rollbahnen, auf Leitungstrassen, auf Baustellenflächen etc. die Neuanlage von Kräuterwiesen erfolgen. Dabei wird aus extensiven Grünland- und Besenheidenbeständen im Bereich der Vorfeldflächen des bestehenden Flughafengeländes Saatgut gewonnen und im Maßnahmenbereich ausgesät. Alleine durch die Höherbewertung der 120 ha Kräuterwiesen im Vorhabenbereich werden damit 12 Mio. Biotopwertpunkte zusätzlich in die Bilanz eingebracht. Die Höherbewertung um 10 Wertpunkte ist unverhältnismäßig hoch.

Zeitpunkt des Ausgleichs

Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen müssten im Ergebnis einsatzbereit sein, wenn der Schaden eintritt. Die Ausführung der Kohärenzmaßnahmen ist jedoch erst

mit Baubeginn oder nach Bauabschluss geplant. Auch ist zu beachten, dass die Versiegelung naturnaher Böden und der Verlust von Laub- und Mischwald aufgrund des langen Entwicklungszeitraums grundsätzlich nicht ausgleichbar sind.

B13 Sonstiges

Baudurchführung

Durch die vielfältigen zeitlichen Verzögerungen im bisherigen Verfahren wird die ursprüngliche Bauausführung und Baulogistik nicht mehr einhaltbar sein. Dies betrifft in erster Linie den gestuften Bauablauf der einzelnen Ausbaubestandteile, d.h. nunmehr ist von einem massiven parallelen Nebeneinander der Ausbaumaßnahmen auszugehen. Diese Verdichtung der Baumaßnahmen wird zu einer deutlichen Erhöhung der Belastungen während der Bauphase führen (z.B. LKW-Verkehr). In den Gutachten B5, G15.1, G15.1 (Zusatzuntersuchung), und G15.2 wurde dies nicht berücksichtigt. Vor diesem Hintergrund geht die Stadt Offenbach von wesentlich höheren temporären Belastungen wie ausgewiesen aus.

In Planteil B5 der PF-Unterlagen sind die Bauzeiten für die einzelnen Teilobjekte genannt. Hier ist zu lesen, dass z. B. für die Flugbetriebsflächen eine Bauzeit von 99 Monaten veranschlagt wird (B5, S.74). Für den Terminal 3 werden 96 Monate und für die zentrale Logistikfläche sogar 120 Monate veranschlagt. Die Stadt Offenbach verweist darauf, dass diese Bauzeiten außerhalb des Planungszeitraumes (unter der Annahme, dass frühestens 2007 der Planfeststellungsbeschluss gefasst werden kann) liegen. Dass die Bauzeiten außerhalb des Prognosezeitraumes liegen, lehnt die Stadt Offenbach ab.