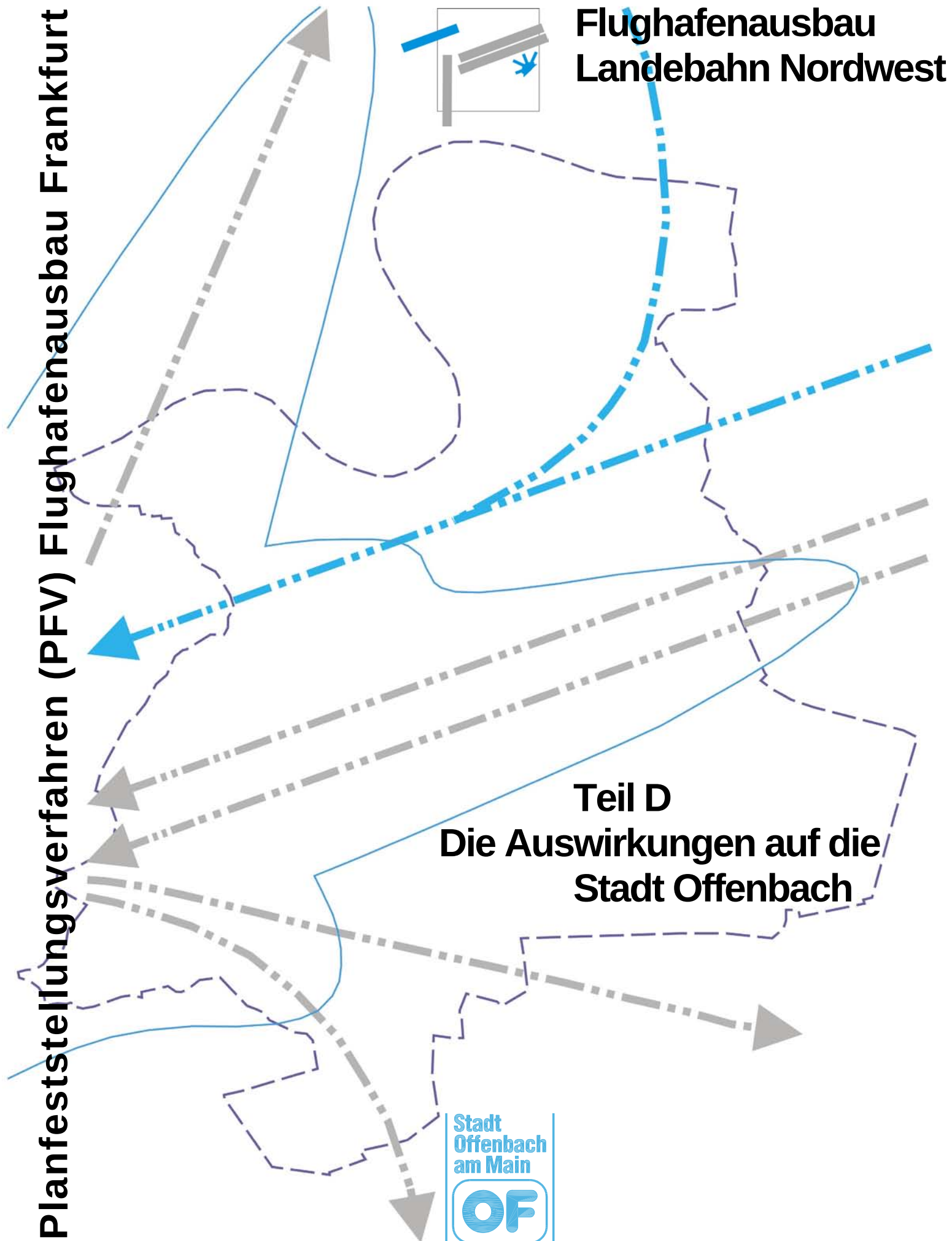


Planfeststellungsverfahren (PFV) Flughafenbau Frankfurt



Auswirkungen des Vorhabens Landebahn Northwest (Terminal 3 und sonstige Ausbauvorhaben) auf Offenbach a. M.

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

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

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

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

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

Die nachfolgenden Tabellen liefern einige wesentliche Daten.

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

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

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

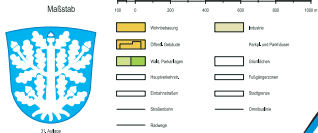
Tabelle 1: Daten zur Betroffenheit in Offenbach bei Ausbau Flughafen (im ROV)
(jeweils im 60dB(A) – Bereich, $L_{(eq4)} / (eq3)$, AzB '84, 100:100)

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

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

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

OFFENBACH A. M. AMTLICHER STADTPLAN



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

(LA) 100:100%/AzB 84/ Leq (3) aus: ROV)

60 dB(A)-Isophone
Landebahn Northwest

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

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

Westbetrieb Ostbetrieb

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

Landebahnen Ist-Zustand

Landebahn Northwest
(Kelsterbacher Wald)

Alternativflug 25
299/46
284/20

07 - O
49/5
HAB KULOK

DEZERNAT II BAU- UND PLANUNGSAMT
Abteilung 60.2 Stadtentwicklung und Verkehrsplanung

An- und Abflugrouten im Planfeststellungsverfahren (PFV)

Anlage

AZ: H 104

Maßstab: -

Blatt: 1/1

Bearbeiter:

60.21
Herr Gaffga
Herr Zinn

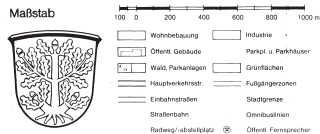
geplant:

Datenname:
PfV_An_Abflugschneisen.cdr

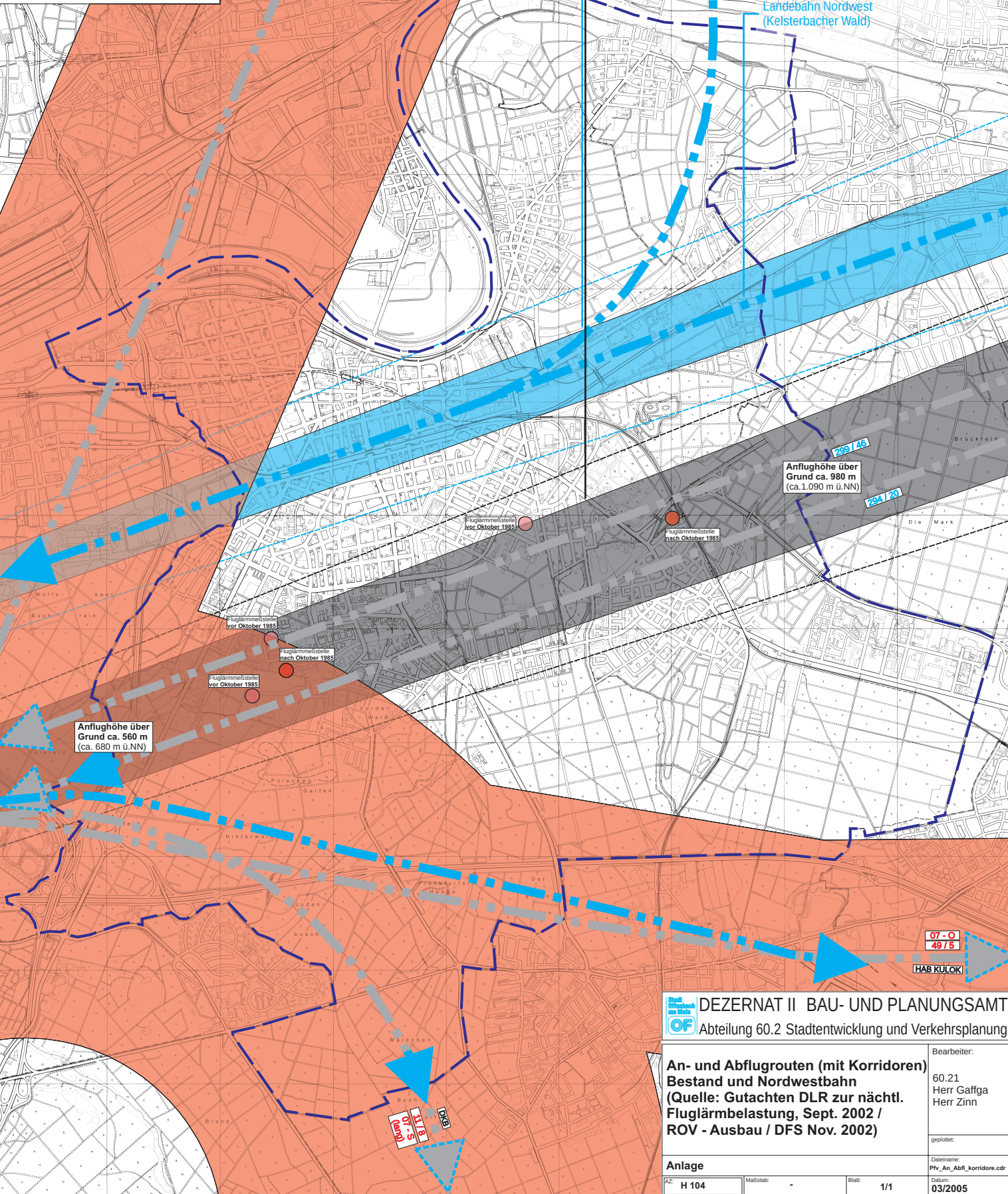
Datum:

03/2005

OFFENBACH A.M. AMTLICHER STADTPLAN



10. Auflage
Herausgeber: Der Magistrat der Stadt Offenbach a. M. - Vermessungsamt - Ausgabe 1998
Herstellung: RECO Kartographie und Verlag, Im Gießh 7, 63303 Dreieich ISBN 3-93726-121-9



DEZERNAT II BAU- UND PLANUNGSAMT
Abteilung 60.2 Stadtentwicklung und Verkehrsplanung

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

Bearbeiter:
60.21
Herr Gaffga
Herr Zinn

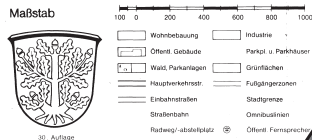
Anlage

AZ: H 104 Maßstab: - Blatt: 1/1

Dateiname:
Ply_An_Abf_Korridore.cdr
Datum:
03/2005

OFFENBACH A.M.

AMTLICHER STADTPLAN



Herausgeber: Der Magistrat der Stadt Offenbach a. M. - Vermessungsamt - Ausgabe 1998
Herstellung: RECO Kartographie und Verlag - Im Gießhof 7 - 63003 Dreieich (ISBN 3-932677-1-9)

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

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

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

