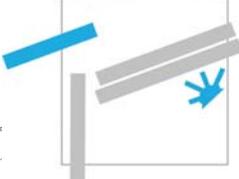


Regierungspräsidium Darmstadt

Tagesordnung für den Erörterungstermin

Starttermin: 12.09.09

1. Allgemeines, Planrechtliches, Öffentliches Interesse am Vorhaben
  - 1.1 Allgemeinrecht
  - 1.2 Luftverkehrsrecht
  - 1.3 Luftverkehrsrecht, insbesondere Artikel im Deutschen Grundgesetz
  - 1.4 Verordnungen und andere Rechtsvorschriften
  - 1.5 Wirtschaftliche Auswirkungen des Vorhabens
  - 1.6 Öffentliche Interessen
  - 1.7 Sonstige Interessen
2. Öffentlich-rechtliche, planrechtliche (Sachverhalte)
  - 2.1 Raumordnung
  - 2.2 Bauleitplanung
  - 2.3 Abwägung
  - 2.4 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.5 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.6 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.7 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.8 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.9 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.10 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.11 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.12 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.13 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.14 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.15 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.16 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.17 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.18 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.19 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.20 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.21 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.22 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.23 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.24 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.25 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.26 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.27 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.28 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.29 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.30 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.31 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.32 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.33 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.34 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.35 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.36 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.37 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.38 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.39 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.40 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.41 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.42 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.43 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.44 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.45 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.46 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.47 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.48 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.49 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.50 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.51 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.52 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.53 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.54 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.55 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.56 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.57 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.58 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.59 Abwägung der öffentlichen Interessen
  - 2.60 Abwägung der öffentlichen Interessen



Michael Zinn  
Ulrich Offenbach

12.09.09

16.09.09

19.09.09

26.09.09

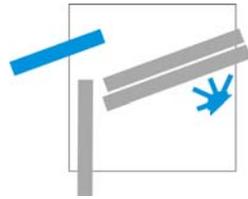
10.10.09

01.12.09

17.01.10

**Bericht über den Erörterungstermin (EÖT) zum PFV in der Stadthalle Offenbach**





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

**Bericht der  
AG Flughafen Offenbach  
über den Erörterungstermin  
(EÖT) zum PFV  
in der Stadthalle Offenbach –  
12.09.2005 bis 27.03.2006**

<b>Teil A</b>	
<b>Allgemeines</b>	<b>S. 3</b>
<b>Teil B</b>	
<b>Fachliche Inhalte nach Tagesordnung des RP Darmstadt</b>	<b>S. 8</b>

Fotos Titelseite:  
Zukunftsinitiative Rhein-Main

# **Ausbau Flughafen Frankfurt Main      Ausbau Northwest**

## **Planfeststellungsverfahren (PFV)**

### **Bericht über den Erörterungstermin (EÖT) zum PFV in der Stadthalle Offenbach – 12.09.2005 bis 27.03.2006**

#### **Teil A**

#### **Allgemeines**

##### **Beschlusslage:**

In der Stv.-Vers. gibt es inzwischen zahlreiche (meist einstimmige) Beschlüsse zum Flughafenausbau (vgl. auch PIO). In diesem Zusammenhang soll nur auf die unmittelbar im Zusammenhang mit dem Planfeststellungsverfahren Ausbau Flughafen Frankfurt Main gefassten Beschlüsse und Vorlagen verwiesen werden:

**Stv.-Beschluss vom 03.02.05:**

I (A) 801 / Mag.-Antrag 021/05 vom 19.01.05 / I (A) 801/1  
„Ausbau Flughafen Frankfurt Main – Planfeststellungsverfahren Landebahn Northwest (NW);  
Stellungnahme / Einwendungen („Leitsätze“),

**Stv.-Beschluss vom 03.02.05:**

I (A) 802

„Offenbach gegen mehr Fluglärm: Kein Anspruch ohne Einspruch“,

**Stv.-Vers. ausgegeben 08.04.05:**

II (A) 801/126

„Kenntnisnahme der Stellungnahme / Einwendungen der Stadt Offenbach (Mag.-Vorl. 105/05 vom 06.04.05)“,

**Stv.-Vers. ausgegeben 08.04.05:**

II (A) 801/127

„Kenntnisnahme der Auswirkungsanalyse südl. Stadtteile (Stadtteilanalyse 2) (Mag.-Vorl. 106/05 vom 06.04.05)“.

Die Einwendungen (insgesamt ca. 127.000), darunter die Einwendungen der Stadt Offenbach und die Stellungnahme u.a. der Stadt Offenbach wurden inzwischen im Erörterungstermin nochmals dargelegt, z.T. ausgebaut und argumentativ gegenüber der Antragstellerin, Fraport AG, und gegenüber der Verfahrensbehörde, RP Darmstadt, vertreten.

Einen Überblick über den Ablauf des gesamten Ausbauprozesses kann der Anlage 1 entnommen werden.

##### **Erörterungsdauer / - ablauf:**

**12.09.2005 bis 27.03.2006**

**Insgesamt wurde an 101 Tagen erörtert.**

**Der EÖT hatte 3 Phasen:**

- Phase 1: Erster Durchgang der Tagesordnung (vgl. unten TOP 1 – 15), nach den vom RP vorgegebenen Zeitblöcken pro TOP (12.09.05 – 20.02.06);
- Phase 2: Erörterung der Inhalte zu TOP 1 – 15, die in Phase 1 nicht abgeschlossen wurden (20.02.06 – 23.03.06);
- Phase 3: Erörterung von Aspekten zu TOP 1- 15, die aufgrund der durchgesetzten Akteneinsicht in umweltrelevante Vorgänge neu aufgetaucht waren (23.03.06 – 27.03.06).

Dabei wurde jeweils Mo – Di und Do – Fr. von 09:30 – 19:00 verhandelt, wobei der sog. „Bürgernachmittag“ (jeweils freitags) von Einwenderseite, u.a. auch von den Vertretern der Stadt Offenbach, dem RP Darmstadt abgehandelt wurde. Im Rahmen des Bürgernachmittags – aber auch unabhängig davon – haben zahlreiche Einzelbürger, Bürger mit z. T. umfangreichen Vertretungsvollmachten und Vertreter von Bürgerinitiativen z. T. umfangreiche und qualifizierte Beiträge in den EÖT eingebracht.

Aus politischen Kreisen, auf Landes- und Bundesebene und der Luftverkehrswirtschaft, wurde immer wieder betont, dass Erörterungen zu Verfahrensverzögerungen führen würden und kontraproduktiv seien und gerade das Ausbauverfahren zum Frankfurter Flughafen das beste Beispiel dafür sei.<sup>1</sup> Dem bestreben nach „Verfahrensbeschleunigungen“ durch Kürzung bzw. Abschaffung der Öffentlichkeitsbeteiligung zu erreichen ist entgegen zu halten, dass damit kein Zeitgewinn<sup>2</sup> zu erreichen ist, die den Prinzipien des grundgesetzlich verankerten Rechts auf Eigentum und Unverletzlichkeit<sup>3</sup> entgegenstehen und in keiner Weise mit der Sichtweise zu partizipativen Planungsverfahren in Übereinstimmung zu bringen ist. Unabhängig hiervon zeigt das Ergebnis der Erörterung eine kaum überschaubare Anzahl von Schwächen der vorgelegten Planfeststellungsunterlagen auf. Der eigentliche Sinn einer Erörterung wurde hierdurch voll umfänglich erfüllt.

---

<sup>1</sup> Vgl. hierzu die Kritik des ehem. Hess. Verkehrsministers auf dem Speyerer Luftverkehrsrechtstag 2006 sowie Fraport-Chef Bender in der FR vom 24.03.06 und Lufthansa in der OP am 18.05.06.

<sup>2</sup> Ein Planfeststellungsverfahren für ein solches Großprojekt besteht aus der Phasen: Phase 1: Definition, Finanzierung und Planung des Projekts durch den Vorhabensträger (Dauer: 3 Jahre), Phase 2: Genehmigungsverfahren, Beteiligung der Öffentlichkeit und Planfeststellung (Dauer: 3 Jahre). Phase 3: Bau, Inbetriebnahme, Gerichtsverfahren (Dauer: 3 Jahre). Der Ablauf des tatsächlichen Verfahrens wird in Anlage 1 (letzte Seite) ausführlich dargestellt. Es wird erkennbar, dass die Streichung des EÖT (Rechte der Betroffenen) nicht wirklich zur „Straffung des Verfahrens“ beiträgt.

<sup>3</sup> Im normalen Baugenehmigungsverfahren ist, bei Verletzung nachbarschaftlicher Rechte, die schriftliche Zustimmung des Nachbarn für die Erteilung der Baugenehmigung erforderlich. Im Planfeststellungsverfahren wurde diese schriftliche Zustimmung aus Gründen der Verfahrensbeschleunigung und –vereinfachung durch das Beteiligungsverfahren ersetzt. Betroffene Nachbarn müssen nun ihre Betroffenheit nachweisen und schriftlich einwenden, ansonsten verlieren sie auf Dauer jedweden Anspruch auf Berücksichtigung ihrer Belange.

- Dokumentation EÖT:** Vom EÖT wurde seitens RP ein Wortprotokoll geführt. Dies liegt in digitaler Form bei der AG Flugh. seit der 20. KW 2006 vor. Der gesamte Umfang beträgt ca. 15.000 Seiten. Seitens der Zukunftsinitiative Rhein-Main (ZRM)<sup>4</sup> wurde ebenfalls ein Protokoll geführt, das im Internet ([www.zukunft-rhein-main.de](http://www.zukunft-rhein-main.de)) zur Verfügung steht. Der hier vorliegende Bericht der AG Flughafen wird ebenfalls veröffentlicht (vgl. Politisches Informationssystem der Stadt Offenbach (PIO) und Internet-Seite der Stadt Offenbach ([www.offenbach.de](http://www.offenbach.de) / [Aktuelles & Medien / Infos zum Flughafenausbau](#))).
- Teilnahme der Stadt OF:** Von wenigen Ausnahmen abgesehen, war die Stadt Offenbach durch die Mitglieder der AG Flughafen durchgängig auf dem Erörterungstermin vertreten. An einigen Tagen war der Rechtsvertreter der Stadt, RA Dr. Geulen, anwesend. Abgesehen von den Beiträgen der Mitglieder der AG-Flughafen sowie den seitens der Stadt Offenbach beauftragten Gutachtern ist die Eingangsrede von OB Horst Schneider am 12.09.05 (ergänzt durch die Rede im Rahmen des „Bürgermeistertages“ am 15.09.05) und der gemeinsame Auftritt der Offenbacher Schulen auf dem Erörterungstermin am 10.03.06 hervorzuheben.
- Anträge der Stadt OF:** Insgesamt wurden von der Stadt Offenbach 23 schriftliche Anträge gestellt. Die Anzahl der mündlich gestellten Anträge kann erst nach Auswertung des Wortprotokolls ermittelt werden. Die gestellten Anträge unterschieden sich zum einen in fachliche Anträge (z.B. Anträge zur Erstellung zusätzlicher Gutachten, Beiziehung bestehender Gutachten und Unterlagen, Anträge zur Sachverhaltsaufklärung usw.) sowie weitgehend juristischer Anträge die i.d.R. den Abbruch bzw. die Unterbrechung des Erörterungstermins zum Inhalt hatten.
- Gesamtzahl der Anträge:** Die Gesamtanzahl sämtlicher schriftlichen wie mündlichen Anträge aller am Verfahren Beteiligten ist nur schwer abschätzbar. In erster Annäherung wird die Anzahl jedoch deutlich im vierstelligen Bereich liegen.
- Nachträge:** Über die schriftlich abgegebene Einwendung der Stadt Offenbach hinaus wurden folgende zusätzlichen Unterlagen der Anhörungsbehörde überreicht und damit zum Gegenstand der Einwendung der Stadt Offenbach gemacht:
- Stellungnahme der Stadt Offenbach zum Entwurf des LEP-EFFM (Landesentwicklungsplan).
  - Schriftliche Fassung des während der Erörterung gehaltenen Vortrages von Herrn Dr. Maschke zur konkreten Lärmbetroffenheit der Stadt Offenbach.
  - Schriftliche Fassung des während der Erörterung für die Stadt Offenbach gehaltenen Vortrages von Herrn

---

<sup>4</sup> Dies ist ein Zusammenschluss von Gemeinden, Landkreisen, Bürgerinitiativen und des BUND – hauptsächlich im Westen des Flughafens – zur Verhinderung des Flughafenausbaus am heutigen Standort.

Prof. Dr. Greiser zu gesundheitlichen Auswirkungen (Lärm, Schadstoffe) des geplanten Projektes.

- Auszüge aus der Lärminderungsplanung der Stadt Offenbach.
- Eckdaten und Ergebnisse der von der Stadt Offenbach erstellten Simulation zur Öffnung der Startbahn 18 West für Landungen.
- Zusammenfassung der AG-Flughafen zu sämtlichen Lärmmessungen die auf dem Gebiet der Stadt Offenbach durchgeführt wurden.
- Mehrere Stadtteilanalysen zum Bereich Lärm.
- Auszüge aus Bebauungsplänen und Freiraumplanungen der Stadt Offenbach (Darstellung der Betroffenheit).
- Auszüge aus den Planfeststellungsunterlagen zum Ausbaivorhaben Flughafen Kassel/Calden.
- Graphische Darstellungen zur Fehlerhaftigkeit der Prognose.
- Analytische Nachweise zu den Kapazitäten der beantragten Ausbaumaßnahmen bei den Vorfeldern und den Passagierterminals.
- Auszüge aus den Planfeststellungsunterlagen zum Ausbaivorhaben Flughafen Frankfurt/Hahn.
- Von der AG-Flughafen erstellte Karten und sonstige Unterlagen zu verschiedenen Themenbereichen (in erster Linie zu den Themen Vorhabensbegründung / Bedarf, Luftverkehrsprognose, Beschäftigungsprognose, Raumordnung, Lärm Schadstoffe und Nachtflugverbot).
- Umfangreiche Beschreibungen , graphische Darstellungen und mündliche Begründungen zu sich aufdrängenden Vorhabensalternativen.

**Pressekonferenzen:** Während der laufenden Erörterung wurden von den Mitgliedern der AG-Flughafen insgesamt 6 Pressekonferenzen organisiert und durchgeführt sowie Presseerklärungen herausgegeben.

**Ziel der Stadt OF:** Grundsätzlich ist es das Ziel der Stadt Offenbach, die nunmehr ins Verfahren eingebrachte so genannte „Vorzugsvariante“ NW-Bahn zu verhindern. Im Erörterungsverfahren waren die Einwendungen der Stadt Offenbach auszuführen und zu präzisieren um die seitens der Fraport AG vorgelegten Planfeststellungsunterlagen zum Ausbaivorhaben zu entkräften oder zu widerlegen.

Unabhängig hiervon ist es vor dem Hintergrund der hohen Vorbelastung der Stadt Offenbach Ziel, aktive Schallschutzmaßnahmen zu forcieren und ein striktes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr auch ohne Ausbau des Flughafens zu erreichen.

**Ergebnis:** Die AG-Flughafen zieht insgesamt eine positive Bilanz aus dem Erörterungsverfahren, da eine Vielzahl von Gutachten der Fraport AG zumindest überarbeitungsbedürftig sind.

Die folgende Auflistung der wichtigsten zu überarbeitenden Gutachten sind auch aus Sicht der Anhörungsbehörde mindestens überarbeitungswürdig, d.h. es handelt sich nicht um „Vermutungen“ der AG-Flughafen, sondern um konkrete Aussagen der Verfahrensbehörde, dokumentiert durch die im Rahmen der Akteneinsicht gewonnenen Erkenntnisse.

- Luftverkehrsprognose (bei erheblichen Veränderungen würde dies eine ganze Reihe weitere Gutachten, die sich auch die Luftverkehrsprognose stützen, in Mitleidenschaft ziehen)
- Landseitiger Verkehr (hier soll eine zusätzliche Sensitivitätsanalyse des HLSV offene Fragen klären)
- Vogelschlaggutachten (hat zusätzliche Auswirkungen auf die gesamte Risikobewertung)
- Die vorgelegte Grunddatenerhebung (GDE) des Landes Hessen muss eingearbeitet werden. Dies hat Auswirkungen auf den gesamten Naturschutzbereich (insbesondere die Bereiche Tiere und Pflanzen wie auch den Bereich FFH-Gebiete).
- Schadstoffe im KfZ-Bereich müssen anhand eines neu aufgelegten Handbuches (Berechnungsgrundlagen) des Umweltbundesamtes (UBA) neu berechnet werden.
- Das gesamte Entwässerungskonzept der NW-Landebahn muss neu bearbeitet werden.
- Teile der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können in der vorgelegten Weise nicht in Anspruch genommen werden (Neuplanung).
- Ein Gutachten zur Lärmwirkung bei Beschäftigten muss erstellt werden
- Eine Havariebetrachtung im Rahmen der Trinkwasserversorgung muss erstellt werden

**Besonderheiten:**

Als eine Besonderheit kann sicherlich angesehen werden, das aufgrund der Einwendungen des Vortrags (u.a. auch durch die Vertreter der Stadt Offenbach) sowie der Erörterung die Anhörungsbehörde ein vorgezogenes Schreiben an die Genehmigungsbehörde geschrieben hat, die eine Überarbeitung der Luftverkehrsprognose in zentralen Punkten verlangt (wenn überhaupt wäre dies im Anhörungsbericht 6 Monate nach Erörterung und nicht während der Erörterung zu erwarten gewesen).

Eine Überraschung war auch das Urteil des VGH-Kassel zu Fragestellung der Akteneinsicht (Erwirkt von der Rechtsanwaltskanzlei Baumann). Die bisher rechtswidrig verweigerte und im Rahmen der Erörterung nachzuholende Akteneinsicht hat der gesamten Erörterung „frischen Wind“ beschert.

Im Zusammenhang mit der Akteneinsicht wurde von der Anhörungsbehörde die sog. Cadec-Datei verweigert (beinhaltet die Antworten der Fraport AG auf die vom Verfahrenshelfer zusammengestellten insgesamt 9600 Sachargument der Einwender). Die Herausgabe dieser Cadec-Datei wurde von den Anwälten der Fa. Ticona erzwungen (allerdings nur für deren Einwendungen).

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Positionen sämtlicher kommunaler Einwender kann es sicherlich als Besonderheit angesehen werden, dass die Zusammenarbeit und gegenseitige Hilfestellung aller Rechtsanwälte, Sachbeistände und sonstiger Einwender auf dem Erörterungstermin als hervorragend zu bezeichnen ist. Auseinandersetzungen der Einwender untereinander gab es nicht.

**Weitere Schritte:**

Die Anhörungsbehörde (RP-Darmstadt) wird aus allen schriftlichen und im Erörterungstermin vorgetragenen mündlichen Einwendungen und Stellungnahmen einen Anhörungsbericht (voraussichtliche Fertigstellung im 3. Quartal 2006) zusammenstellen. Dieser Anhörungsbericht ist an die Genehmigungsbehörde gerichtet und wird alle aus Sicht der Anhörungsbehörde strittigen, kritischen sowie offenen Fragestellungen aufführen. Entscheidungen, wie mit diesen auf den Einwendungen und Stellungnahmen basierenden kritischen Argumenten umgegangen wird, obliegt der Genehmigungsbehörde. Die Stadt Offenbach wird bemüht sein, diesen Anhörungsbericht frühzeitig zu bekommen und auszuwerten.

Inwieweit es vor dem Hintergrund der möglicherweise zu überarbeitenden und neuen Gutachten zu einer erneuten Auslage der einzelner Planfeststellungsunterlagen mit erneuter Erörterung bzw. einer Teilauslage (je nach Betroffenheit) mit der hierdurch zu erwartenden Zeitverzögerung kommen wird, ist derzeit nicht abzusehen.

Inzwischen hat sich durch verschiedene Umstände (Aussagen im RDF, Akteneinsicht beim HMWVL) ergeben, dass die Genehmigungsbehörde (HMWVL) mit verschiedenen Aufklärungsschreiben an die Fraport AG reagiert hat. In diesen Aufklärungsschreiben wird die Fraport AG aufgefordert, umfangreich und zu den verschiedensten Fachfragen Stellung zu beziehen. Auch dies ist ein Ergebnis der Erörterung. Die AG-Flughafen wird sämtliche Aufklärungsschreiben sowie die Antworten der Fraport AG einsehen und auswerten.

**Teil B Fachliche Inhalte nach Tagesordnung des RP Darmstadt**

**TOP 1 Allgemeines, Planrechtfertigung, Öffentliches Interesse am Ausbau**

- Bekanntmachung/Betroffene. Hier bleibt weiterhin offen, ob der erforderliche betroffene Kreis gehört wurde und ob die Einladung zum EÖT und die hierzu erfolgte Medienunterrichtung den formalen Ansprüchen genügt.
- Der Antragsgegenstand wurde unter vielen Gesichtspunkten kritisch diskutiert. Im wesentlichen waren dies die Punkte:

Der Antragsgegenstand sollte den gesamten Flughafen umfassen und nicht nur i.W. die geplante NW-Bahn sowie

den **Terminal 3** (T3) und die variantenunabhängige Fläche Süd.

Der Ist-Zustand hinsichtlich der Passagierkapazität wird seitens Fraport mit 56/58 Mio. Passagieren angegeben. (Tatsächlich werden derzeit Umbauten am Frankfurter Flughafen realisiert, die die Passagierkapazität des T1 und T2 auf über 60 Mio. Passagiere pro Jahr (Pax/a) anheben wird). Dies wird an keiner Stelle berücksichtigt. Im Gegensatz zu dieser tatsächlich möglichen Kapazität, wird die Kapazität der T1 und T2 in den Planfeststellungsunterlagen später nur noch mit 50 Mio. Pax/a angegeben. Die Kapazität des T3 wird in den Antragsunterlagen mit 33 Mio luftseitiger Pax/a angegeben. Fachplanerische Analysen zeigen jedoch, dass mit dem T3 45 bis 50 Mio. Pax/a abgefertigt werden können. Diesen Passagierzahlen entsprechen auch die zur Planfeststellung beantragten Vorfelder. **Mit den beantragten Maßnahmen können 100 bis 110 Mio. Pax/a und mindestens 900.000 Flugbewegungen pro Jahr abgefertigt werden.** Diesen Nachweisen wurde **von der Fraport AG nicht widerlegt**, sondern darauf hingewiesen, dass man derzeit anhand der Prognose für 2015 von 83 Mio. Pax/a und 657.000 Flugbewegungen/a ausgehe.

Die luftverkehrsrechtliche Begründung für zahlreiche landseitige Nutzungen (z.B. Rechtsanwaltspraxen) bei der Dimensionierung der **variantenunabhängigen Fläche** im Süden (die in den Bannwald und in FFH-Gebiete eingreift) konnte nicht geklärt werden.

Sehr kritische Äußerungen gab es in Bezug auf die von Fraport vorgetragene Rechtfertigung der insgesamt beantragten Ausbaumaßnahmen im Hinblick auf die **öffentliche Daseinsvorsorge**<sup>5</sup>. Dabei spielte auch die Bedarfsprognose im Hinblick auf den exogenen Verkehr (außerhalb der Rhein-Main-Region) und den Umsteigeverkehr eine wesentliche Rolle. – Fällt jedoch das Argument „öffentlicher Daseinsvorsorge“, so ist der Eingriff z.B. in Bannwald und FFH-Gebiete nicht mehr zu rechtfertigen.

- In den Planfeststellungsunterlagen wurden die Ergebnisse des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbauprojekt **A 380** nicht berücksichtigt. So wird weder das Parkhaus im Süden, entsprechend dem rechtsgültigen Planfeststellungsbeschluss zum A 380 berücksichtigt, noch werden die sich aus dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen ergebenden Fluglärm- und Staubbelastungen eingestellt<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Dies gilt auch für die sehr fragliche luftverkehrliche Begründung für zahlreiche landseitige Nutzungen (z.B. Rechtsanwaltskanzleien) bei der Dimensionierung der variantenunabhängigen Fläche im Süden, die ebenfalls in FFH-Gebiet und Bannwald eingreift.

<sup>6</sup> Im Verfahren vor dem VGH-Kassel hat die Fraport AG zu den Auswirkungsbetrachtungen die sich aus dem zusätzlichen Flugbetrieb ergeben, auf Nachfrage des Gerichts geantwortet, dass diese im Ausbauprojekt für den Flughafen Frankfurt berücksichtigt würden.

- Der **Planfeststellungsbeschluss von 1971** (kein weiteres Wachstum über den Zaun hinaus, keine weitere Start- und Landebahn, keine weiteren Waldverluste) hat eine insgesamt wichtige juristische Rolle. Fraport bestreitet dies interessengeleitet. Dabei bleibt festzuhalten, dass beim PF-Beschluss 1971 „nur“ 325.000 zivile Flugbewegungen/Jahr in der Abwägung unterstellt wurden, während im Prognosenullfall (Fraport / VGH KS = hinzunehmende Vorbelastung) 500.000 Flugbewegungen/Jahr und im Ausbaufall 660.000 unterstellt sind. Die ZRM wies im EÖT durch Simulation nach, dass mit dem geplanten 4-Bahn-System 900.000 Flugbewegungen machbar sind. – Insofern geht es im Streit um die wesentliche Frage: werden als Differenz „lediglich“ + 160.000 (Fraport<sup>7</sup>) oder + 575.000<sup>8</sup> Flugbewegungen/Jahr für die Auswirkungsbetrachtungen unterstellt.
- **Wirtschafts- / Beschäftigtenentwicklung.** Die prognostizierten Arbeitsplätze werden immer weniger. Während am Beginn des Verfahrens im Ausbaufall noch von fast + 200.000 Beschäftigten (Mediationsbericht S. 109: 170.000) in Deutschland die Rede war, sprach Fraport im PF-Verfahren nur noch von + 100.000 Beschäftigten deutschlandweit. Der Gutachter der Fraport AG konnte davon im EÖT nur 79.000 bestätigen, wobei es große Unsicherheiten bei den katalytischen Effekten gäbe. Für Südhessen war nur noch von + 26.000 die Rede.

Es ist auch nicht mehr nur von neuen, sondern jetzt auch von zu sichernden Arbeitsplätzen die Rede. Nach wie vor gibt es nur die Betrachtung der Zunahmen, nicht der Verdrängungen und Abwanderungen. – Für Offenbach werden – wenn überhaupt – nur wenig neue Arbeitsplätze entstehen. Die Verdrängungseffekte werden die positiven Arbeitsplatzeffekte in Offenbach eher überwiegen, weiche Standortfaktoren werden negativ beeinflusst.

So wird im Gutachten G19.2, das auf die katalytischen Arbeitsplatzeffekte eingeht, prognostiziert, dass der vorgesehene Ausbau des Frankfurter Flughafens einen Verlust von über 30.000 Arbeitsplätzen im Verarbeitenden Gewerbe zur Folge haben wird.

Ferner bleiben in den Gutachten bei den prognostizierten direkten Arbeitsplätzen auf dem Flughafen selbst Rationalisierungseffekte völlig unberücksichtigt. Dies widerspricht jedoch massiv den Erfahrungen der letzten 30 Jahre, in denen sich die Zahl der Arbeitsplätze pro 1

---

<sup>7</sup> Dieses Delta ergibt sich aus der Differenz zwischen Planungsnullfall mit 500.000 Fbw/a zum Planfall mit 657.000 Fbw/a).

<sup>8</sup> Dieses Delta errechnet sich aus den Verkehrszahlen der Planfeststellung 1971 mit 325.000 Fbw/a und der technisch möglichen Kapazität des 4-Bahn-Systems mit 900.000 Fbw/a.

Millionen Passagiere/Jahr halbiert hat und weitere Rationalisierungen bevor stehen.

An diese beschäftigungspolitisch negative Entwicklung gekoppelt sind jedoch weitere alle anderen, indirekten, induzierten und katalytischen Beschäftigungseffekte, de facto Beschäftigungsrückgänge, die unberücksichtigt bleiben.

Die Glaubwürdigkeit des Arbeitsplatzarguments wird in dem Augenblick vollends unterminiert, in dem Anspruch und Wirklichkeit konkret auf den Prüfstand gestellt werden. Fraport spricht einerseits davon, dass in den nächsten Jahren weitere rund 30.000 direkte Arbeitsplätze auf dem Flughafen geschaffen werden. Aber im selben Moment möchte Fraport nicht bestätigen, dass die beiden Hauptarbeitgeber, Fraport und Lufthansa, ihren heutigen 2/3-Anteil an allen Arbeitsplätzen auch weiterhin halten werden und von den rund 30.000 neuen Arbeitsplätzen rund 20.000 selbst schaffen.

- Mitglieder der BI Sachsenhausen und die Kanzlei Baumann haben die vom HMWVL und RP verwehrte **Akteneinsicht** durchgesetzt. Die u.a. von der Stadt OF eingebrachte Kritik an der im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung bereits diskutierten unzureichenden und fehlerhaften **Luftverkehrsprognose** wird durch ein internes Schreiben des RP bestätigt und müsste zu einer Überarbeitung des gesamten PF-Antrags führen. Ticono hat durch Gerichtsurteil für sich die Offenlage der **Cadec-Datei** (Systematisierung der gesamten 127.000 Einwendungen durch einen „Verwaltungshelfer“ und vorläufige Kommentierung durch die Fraport AG) durchgesetzt. Offenbach hat dies ebenfalls beantragt. Eine Entscheidung steht noch aus. Die Durchsetzung der Offenlage umweltrelevanter Daten auf Basis des europäischen/deutschen Umweltinformationsrechts war ein Erfolg der Einwenderseite.

## TOP 2 Technische Planung, Betriebskonzept

- Die weiterhin fehlende, aber notwendige fachplanerische **Alternativendiskussion** wird als wesentlicher Mangel des PF-Antrags herausgearbeitet. – Die Alternativen- und Variantendiskussion ist methodisch falsch (vgl. auch TOP 13 – Raumordnung). Sich aufdrängende Alternativen und Varianten wurden nicht betrachtet. In diesem Zusammenhang hat die Stadt OF durch **Simulation belegt**, dass **660.000 Fbw/a auch über die Öffnung der 18-West** zur Start- und Landebahn 18/36 für Landungen erreicht werden können. Damit ist das Planungsziel auch ohne Ausbau erreichbar. Weitere Alternativen, die von der Fraport AG nicht näher in den Blick genommen wurden, sind die Möglichkeit Wiesbaden-Erbenheim mit zu nutzen oder ein neuer Satellitenairport oder das seitens der Fraport AG beantragte Flughafensystem mit dem Flughafen Frankfurt-

Hahn. Bei allen von der Stadt Offenbach vorgeschlagenen Vorhabensalternativen wäre ein Ausbau am Standort nicht erforderlich, würde eine Lärmentlastung von Offenbach möglich, würde eine dauerhafte – über 2015 hinausgehend – Flughafenentwicklung gesichert und Regionalplanung und kommunale Entwicklungsplanung Handlungsoptionen zurückgewinnen.

- Nach den Urteilen des VGH KS ist für den bestehenden Flughafen Frankfurt **nicht die Prognose von 1971, sondern die techn. mögliche Kapazität** des bestehenden Start- und Landebahnsystems zugrunde zu legen. Für den Ausbaufall hat die Fraport AG hier bereits 750.000 Fbw/a zugestanden. Die ZRM hat auf dem EÖT durch eine **Simulation 900.000 Fbw/a nachgewiesen**. Hieraus ergibt sich eine deutliche Überkapazität (unzulässige Bevorratungsplanung) zwischen der technisch möglichen Kapazität (die laut VGH KS hinzunehmen ist) und den seitens der Fraport AG auch für die Auswirkungenanalysen (vor allem Lärm, Schadstoffe und Risiko) unterstellten und dem nur für 2015 berücksichtigten Verkehrsaufkommen. Auch die Dimensionierung weiterer technischer Anlagen (z.B. Anzahl der Flugzeugpositionen, Passagierkapazität des Terminals 3, gesamte Wartungskapazität usw.) ermöglichen einen Betrieb von deutlich über 660.000 Flugbewegungen und 82 Mio. Passagiere (unzulässige **Bevorratungsplanung**) (siehe hierzu auch Seite 8f).
- Die **NW-Bahn** wurde **nicht** entsprechend den gesetzlichen Vorschriften zur Eingriffminimierung **„eingriffsminimiert“**.
- Es wird bestritten, dass die Zahl der Nordabflüge bei 25 aufgrund der Fehlanflugdisposition auf der 25N derart klein ist.
- Wie die Erörterung zeigte ist die neue **NW-Bahn technisch in der Lage die Großflugzeuge A380 und Boing 747 zur Landung aufzunehmen** (die geplanten Rollbrücken sind entsprechend konzipiert). Die Fraport AG führte hierzu aus, dass es eine „freiwillige betriebstechnische Beschränkung“ wäre, diese Flugzeugtypen nicht auf der geplanten NW-Bahn landen zu lassen. Diese freiwillige betriebstechnische Beschränkung ist jederzeit aufhebbar. In den Auswirkungenprognosen wurde dieser Fall nicht berücksichtigt.
- In den Antragsunterlagen sind eine ganze Reihe von Maßnahmen nicht der Ausbauplanung zugeordnet und entsprechend nicht Gegenstand des Antrages. Hierdurch werden die Auswirkungen des Flughafenausbaus reduziert. Beispielhaft hierfür ist die notwendige Verlegung der Kerosin-Pipeline in Kelsterbach, die Verlegung des RWE-Elektrizitätswerkes (beide Maßnahmen werden von der NW-Bahn verdrängt), oder das notwendige Unterflurbetankungssystem, das in einem späteren Genehmigungsverfahren beantragt werden soll.

- Der von der Stadt Offenbach gerichtlich erwirkte Vergleich zur Schließung des **Rto-Schnellabrollweges** ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht erkennbar. Sämtliche Auswirkungen aus diesem Sachverhalt sind entsprechend in den Unterlagen nicht berücksichtigt.
- Da die internationalen Vorschriften zum Luftverkehr (ICAO) auch in Deutschland Gültigkeit besitzen<sup>9</sup>, bleibt die Genehmigungslage für den künftigen Betrieb mit dem **A 380** ungeklärt. Derzeit ist der Flughafen für den Betrieb mit Flugzeugen bis zur Größe „Code Letter E“ (B747) ausgelegt und genehmigt. Die Ausbauplanung ändert an diesem Status nichts. Der A 380 ist ein Flugzeug der Kategorie „Code Letter F“, d.h. der Flughafen Frankfurt ist für den Regelbetrieb mit diesem Flugzeug **nicht zugelassen**. Auswirkungen hat dies aus technischer Sicht für die Ausgestaltung der Start- und Landebahnen, die im Vergleich zu den ICAO-Vorgaben für Code Letter E verbreitert werden müssen (sog. Schultern). Abgesehen von der unzureichenden Genehmigungslage ist dies ein Sicherheitsthema, welches am Absturz der Concorde in Frankreich belegbar ist (Ansaugen von Fremtteilen in die Triebwerke mit der Folge, dass die Concorde in 12 km Entfernung zum Flughafen abstürzte).

### TOP 3 Straßen- und Schienenverkehr

- Die von Fraport bis 2015 **unterstellte Infrastruktur** muss als **nicht gesichert** angesehen werden.
- Die Verkehrsbelastung des induzierten Verkehrs bereits von 657.000 Fbw/a (stärker natürlich noch von 900.00) auf einem **realistischen Straßenverkehrsnetz 2015** führt zur **deutlichen Erhöhung des Lärms und Überschreitungen von Grenzwerten der Luftschadstoffe (PM10 / Euro-Norm)**. Die Auslastung freier Spitzen im Straßennetz allein durch Fraport führt zur **Beschneidung sonstiger Planungen** in der Region und auf dem Gebiet der Stadt Offenbach (fehlende Erschließung; für Kaiserlei / Hafen usw.).
- Das HLSV fordert eine **Sensitivitätsanalyse** des realistischen Straßennetzes. Dies muss zur deutlichen Überarbeitung des PF-Antrags führen.
- Es wurde erkennbar, dass selbst bei einem bis 2015 abgespeckten Ausbau der **öffentlichen Verkehrsinfrastruktur** ganz erhebliche öffentliche Mittel flughafenbezogen gebunden werden, so dass öffentliche Mittel für sonstige (und auch kommunal bedeutsame) Planungen nicht mehr zur Verfügung stehen werden. Hier muss von

<sup>9</sup> In einem Schreiben des BMVBVW vom 18.07.2005 an den Herrn Stadtverordnetenvorsteher wird ausgeführt, dass „Eine Abweichung von den weltweit gültigen ICAO-Standards...“ für den „...Flughafen Frankfurt nicht in Betracht...“ kommt.

kommunaler Seite von der Fraport AG die „Vollkostenrechnung“ gefordert und übernommen werden.

- Die **Erschließung** des **T3** hat sich im EÖT als **nicht gesichert** bestätigt.

#### TOP 4 Prognosegrundlagen zur Ermittlung der Umweltauswirkungen

- Die **Luftverkehrsprognose** ist im Erörterungstermin **zu Fall gebracht** worden. Dies wurde am deutlichsten durch das vorgezogene Schreiben der Anhörungsbehörde vom 23.11.2005 an die Genehmigungsbehörde mit der Kernaussage, dass die Luftverkehrsprognose zu überarbeiten ist. Die wesentlichen Punkte, die in der zu überarbeitenden Prognose zu berücksichtigen sind, ist das **Prognoseausgangsjahr** (statt dem Jahr 2000 soll nunmehr das Jahr **2004** zugrunde gelegt werden), dem **Prognosezeitraum** (statt bisher das Jahr 2015 soll das Jahr **2020** zugrunde gelegt werden), die Zahlen zur **Bevölkerungsentwicklung** müssen korrigiert werden, der **Wachstumsbereich der Low-Cost-Carrier** ist neu zu bewerten, die **Entwicklungen an anderen Flughäfen** (München, Berlin, Dubai) sind zu überarbeiten bzw. erstmalig einzustellen und **Unstimmigkeiten zwischen den Prognosen** für den Flughafen Frankfurt a.M. und den Flughafen Kassel-Calden (gleicher Gutachter) sind zu beseitigen. Die Luftverkehrsprognose greift in sehr viele weitere Gutachten ein bzw. ist deren Grundlage. Dies kann dazu führen, dass diese weiteren Gutachten ebenfalls überarbeitet werden müssen. In diesem Zusammenhang sind die wichtigsten Gutachten sämtliche Auswirkungsgutachten im Bereich Lärm, Schadstoffe und induzierter landseitiger Verkehr.
- Das **Prognosegerüst** wird von seinen zahlreichen Parametern von Fraport als stabil unterstellt. Die Eingangsparameter (z.B. **Flugrouten**) werden jedoch nicht planfestgestellt. Im EÖT wurde eine **breite Varianz der Parameter** herausgearbeitet. Ein realistisches Bild hätte mit Hilfe einer Szenario-Technik (mit Abbildung des worst-case) erzeugt werden müssen. Wie die Vergangenheit gezeigt hat, werden Flugrouten vergleichsweise häufig verlegt, angepasst oder im laufenden Flugbetrieb anders als berechnet mit Flugzeugen belegt. Vor diesem Hintergrund geben die von der Fraport AG prognostizierten Auswirkungen (vor allem Lärm) mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht das reale Belastungsbild in 2015 wieder.
- Fraport unterscheidet zwischen der Differenz IST zum Planungsfall (für UVS) und Planungs-Null-Fall zum Planungsfall (nach Fraport letztlich entscheidend, da für Planungs-Null-Fall bestehende Rechte ausgeschöpft werden). **Das Delta wird von Fraport durch „Aufblähen“ des Planungs-Null-Falls rechnerisch verkleinert, um die Auswirkungen des Vorhabens zu „verringern“.** Die z.T.

gesundheitsgefährdende Vorbelastung (z.B. Südwesten von OF in der Nacht; vgl. VGH KS) wird nicht beachtet. Auch die letztmalig für das Vorhaben abgewogenen Flugbewegungen (PFB 1971 mit 325.000 zivilen Flugbewegungen) spielen keine Rolle, d.h. zur von Fraport angenommenen Ist-Situation (500.000 Flugbewegungen die dem Planungsnullfall entsprechen) ergibt sich eine Differenz von 175.000 Flugbewegungen, die bisher nicht und auch in diesem Planfeststellungsverfahren keiner Abwägung zugeführt wurde und wird.

- Die Fraport AG unterstellt eine ganze Reihe von Entwicklungen innerhalb des Prognosezeitraumes, die in dieser Zeit nicht eintreten werden (z. B. TOP 3, Verkehr). Vor diesem Hintergrund wird die seitens der Fraport AG prognostizierte Entwicklung der Region mit und ohne Ausbau des Flughafens kaum eintreten.

#### TOP 5 Lärmauswirkungen<sup>10</sup>

- Die Fraport-Lärmgutachter halten der fachlich auf hohem Niveau geführten Diskussion nicht Stand. Die Lärmmedizinischen Gutachten entsprechen nicht dem Stand der Lärmwirkungsforschung. Sie beziehen sich häufig nicht auf die konkrete Frankfurter Situation. Gutachten und PF-Antrag stimmen (z.B. Nachtscheiben-Betrachtung) nicht überein.
- Wichtige Forderungen des RP und der HLUg (Stichwort 23 x 55dB(A)-Nacht) sind von Fraport nicht untersucht.
- Kritisiert wurde, dass die Deltaprognose zu den Fluglärmauswirkungen aus dem Delta des Planungsnullfalls zum Planfall ermittelt wird (und nicht gegenüber dem Ist-Zustand). Aus den Antragsunterlagen zu den Lärmauswirkungen (Datenerfassungssystem – DES) ist zu entnehmen, dass im Planungsnullfall (Nichtausbaufall) trotz prognostiziertem Verlust der Hub-Funktion mehr schwere Flugzeuge (B747 und A380) verkehren sollen als im Ausbaufall. Durch diese Vorgehensweise wurden die Auswirkungen des Ausbaufalls rechnerisch minimiert.
- Aufgrund der Diskussion müssen die verwendeten Werte (sowohl Schwellwerte wie Werte zur erheblichen Belästigung wie Werte zur Gesundheitsgefährdung; sowohl tags wie nachts; sowohl für Wohnen, Außenbereiche und lärmsensible Einrichtungen) abgesenkt werden, die Unterlagen sind vollständig zu

<sup>10</sup> Die im EÖT deutlich gewordene massive Kritik an den Fraport-Lärmgutachten und den Schlussfolgerungen im PF-Antrag müssen nach Meinung der Einwender zu deutlichen Nachbesserungen führen bzw. zur Ablehnung des Antrags. Unter dem Eindruck der aktuellen Diskussion um die Novelle des Gesetzes zum Schutz vor Fluglärm ist dies allerdings wieder fraglich geworden: Der Gesetzentwurf vermittelt den Eindruck, die Flughäfen vor den berechtigten Ansprüchen der Betroffenen zu schützen und nicht die Betroffenen vor Fluglärm.

**überarbeiten.** Die Betroffenheit wächst, die Genehmigungsfähigkeit sinkt. – Die von Fraport verwendeten **Werte entsprechen** auch **nicht den Vereinbarungen der Mediation.**

- Statistische Schwankungen und in den Berechnungsverfahren (AzB) angelegten systematischen Fehlern müssen zu **Zuschlägen von ca. 7dB(A) führen.** – Z.T. werden bereits heute die Prognosewerte von 2015 erreicht.
- Die notwendige Anwendung der **100:100-Regel** (gegenüber der Realverteilung + Standardabweichung /  $\sigma$ -Regelung) wurde eindrucksvoll argumentativ belegt.
- Anhand der Offenbacher Fluglärmmessungen wurde die besonders deutliche **Belastung** der für die Erholung wichtigen **Wochenenden** herausgearbeitet. – Seitens der Stadt Raunheim wurde die besondere, unzumutbare Belastung in den **Sommermonaten** verdeutlicht. – Beide Aspekte wurden im lärmmedizinischen Gutachten von Fraport überhaupt nicht betrachtet.
- Die **„Nacht-Randstunden“** (22-23 und 5-6 Uhr; die eigentl. Randstunden wären von 19-22 und 6-8 Uhr werden gar nicht betrachtet) werden von Fraport mit Flugbewegungen gefüllt, sodass im Planungsfall (trotz „Nachflugverbot“) mehr Fbw. als heute zu verzeichnen sind. Das hat Auswirkungen auf den pass. Lärmschutz und das sog. „Nachtschutzgebiet“ (bereits heute werden die 150 unterstellten Nachtflüge/Nacht überschritten).
- Nach wie vor bleiben Defizite beim **passiven Lärmschutz:** Der von der Fraport AG angebotene pass. Lärmschutz ist nicht verbindlicher Teil des PF-Antrags. Lärmsensible Einrichtungen wie Schulen, Kitas, Alteneinrichtungen, Kliniken (insbesondere auch in Offenbach) bleiben weitgehend ausgeschlossen. Ebenso lärmsensible Gewerbeeinrichtungen wie z.B. auch private Fortbildungsinstitutionen. Lärmsensible Personen (z. B. Kranke) werden auf den Weg zum Amtsarzt verwiesen. – Die bislang vorgeschlagene unverbindliche Abgrenzung des Gebietes, in dem überhaupt – nach entsprechender Einzelfallprüfung – pass. Schallschutz zugestanden wird, geht allerdings in Offenbach weit über das bisherige „Nachtschutzgebiet“ hinaus (im Prinzip der gesamte Offenbacher Süden). Aufgrund der von Fraport vorgenommenen Berechnungsweise bekommen die Offenbacher Bewohner im West- und Nordend unter dem Startpfad jedoch keinerlei Schutz. – Weitergehende Regelungen wie z.B. Einhausung von Balkonen und Terrassen (wie am Flughafen Wien) werden nicht angeboten.
- Noch größere Defizite sind beim **aktiven Lärmschutz** erkennbar geworden, dessen Vorrang Offenbach stets

betont hat: Hier bietet Fraport „nur“ – juristisch und fachlich wacklige - Nachtflugbeschränkungen zwischen 23:00 und 05:00 Uhr an. Ganz grundsätzliche Überlegungen wie lärmverteilende Start- und Landebahnsystem (Stichwort: Schipol, Amsterdam) und eine Reihe von lärmverteilenden und lärmminimierenden Lösungen (z.B. die von Offenbach vorgeschlagene Verlegung der Landeswellen oder Querwindbahnen) wurden gar nicht betrachtet. Hier werden Abwägungsdefizite / -ausfälle erkennbar.

- Der von Fraport immer wieder vorgetragenen **Entlastungsthese des Offenbacher Südens** durch den Ausbau NW-Bahn wurde mit aller Deutlichkeit mittels der bereits in der Stv.-Vers. vorgelegten Stadtteilanalyse **widersprochen** (das von Fraport vorgeschlagene vergrößerte Nachtschutzgebiet zum pass. Lärmschutz ist sicher nicht auf weitere Entlastung des Südens zurückzuführen!).
- Es wurde deutlich gemacht, dass die heutigen und zu erwartenden Fluglärmbelastungen nicht nur die kommunale Bauleitplanung behindern, sondern auch in den Rechtsschutz vorhandener Bauleitplanungen eingreifen und z.T. auch Fragen der Anpassungspflicht (mit evtl. auftretenden Entschädigungsfolgen) auslösen bzw. in die Zulässigkeit von Baugenehmigungen (Stichwort: „gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ eingreifen. – Weiter wurde hingewiesen auf Beschränkungen anderer kommunaler Planungen wie Lärm-minderungsplanung, Stadterneuerungsplanungen, Frei-raumplanungen usw. (vgl. auch TOP 13).
- Die von der Fraport AG beantragte **Nachtschutzregelung** (sog. „Meditationsnacht“ von 23 – 05 Uhr) bleibt weiterhin umstritten: Einerseits wurde von Einwanderseite, so auch Offenbach,
  - auf der **gesetzlichen Nacht von 22 – 06 Uhr** (zu den Randstunden vgl. oben) bestanden,
  - die fehlende lärmmedizinische Begründbarkeit der Regelung bewiesen,
  - die **Lücken und Ausnahmetatbestände** verspäteter und verfrühter geplanter Flüge und der nicht geregelten ungeplanten Flüge angegriffen
  - 
  - sowie die weiterhin schwierige **juristische Verkoppelung** mit dem Ausbaivorhaben („Ausbau nur mit Nachtflugverbot“ – „Ohne Nachtflugverbot kein Ausbau“) dargelegt.

Andererseits sind von der Luftverkehrsseite (insbesondere **Lufthansa** mit Töchterunternehmen) nochmals die ihrer Meinung nach wirtschaftlich negativen Folgen und Arbeitsplatzverluste aufgezeigt worden. Die Absicht der

DLH, gegen die beantragte Nachtflugverbotsregelung zu klagen, wurde bekräftigt<sup>11</sup>.

## TOP 6 Luftschadstoffe, sonstige Immissionen, Klima

- Die **Fraport AG** ist weiterhin der Auffassung, dass **Schadstoffe** aus dem Luftverkehr in **Offenbach keine Relevanz** haben (Grenzkriterium seitens Fraport 600m<sup>12</sup>) Flughöhe). Abgesehen davon, dass in einem zugegeben kleinen bebauten Bereich im Offenbacher Süden dieses Kriterium erfüllt ist, haben die Vertreter der Stadt Offenbach vielfältige Argumente vorgebracht, um die Vorgehensweise der Fraport AG zu entkräften. Inwieweit dies Argumente „gefruchtet“ haben, wird sich zunächst im Anhörungsbericht des RP-Darmstadt zeigen.
- **Bereits im Ist-Zustand gibt es Überschreitungen der Grenzwerte**, die Handlungsbedarf erzeugen und auf das „Verschlechterungsverbot“ stoßen, dass von Fraport negiert wird (z.B. bebaute Bereiche in Kelsterbach).
- **Inzwischen liegt eine Neuberechnung (NO<sub>x</sub> / PM 10 / Ruß) der Kfz-Schadstoffe vor, die nicht Eingang** in die Erörterung fand (erst in Phase 3). Hiermit wurde einer Forderung entsprochen, die die Stadt Offenbach bereits im Raumordnungsverfahren aufgestellt hatte. Diese Berechnung muss auf Basis der Sensitivitätsanalyse (vgl. Top. 3) allerdings nochmals wiederholt werden, da zentraler Eingangsparameter die Verkehrszahlen sind. Diese auf Grundlage der Sensitivitätsanalyse erneute Berechnung wird nochmals zu einer Steigerung der Schadstoffe führen mit der entsprechenden Relevanz für das Offenbacher Straßennetz.
- Das **Gutachten zur Humantoxologie** wurde methodisch/inhaltlich als **unwissenschaftlich und falsch** „entzaubert“. Auch hier ergibt sich erheblicher Nachbesserungsbedarf u.a. auch im Hinblick auf PM 10 und PM 2,5. Zu diesem Ergebnis führte maßgeblich der von Seiten der Stadt Offenbach beauftragte Prof. Dr. Greiser.
- Eine **summarische Betrachtung der Gesundheitsauswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen** fehlt im Fraport-Antrag völlig. Die Erforderlichkeit (unter anderem nachgewiesen an der noch laufenden Langzeitstudie zum Flughafen Köln/Bonn) ist ebenfalls von dem seitens der Stadt Offenbach beauftragten Gutachter Prof. Dr. Greiser geführt worden.

## TOP 7 Wasser, Boden (zunächst abgeschlossen)

<sup>11</sup> Nach Aussagen der DLH würde die von Fraport beantragte Nachtflugregelung zu einem Verlust von ca. 10.000 Arbeitsplätzen führen.

<sup>12</sup> Die Überflughöhen in Offenbach liegen zwischen 980 m und 560 m über Grund (von Ost nach West).

- In vielen Bereichen besteht **nachhaltiger Überarbeitungsbedarf** sowohl im genehmigungsrechtlichen wie technischen Sinne (z.B. gesamte geplante Landebahntwässerung der NW-Bahn, geplante Versickerung im Süden, geplante Wasserhaltungen usw.). In diesem Bereich ist die Stellungnahme der zuständigen Behörde bemerkenswert, die eine Fülle von Auflagen, Veränderungen und neue Untersuchungen fordert.
- Eine **Havariefallbetrachtung in Bezug** auf die Auswirkungen auf die **Trinkwasserversorgung** in der Region liegt nicht vor, wird jedoch von der zuständigen Behörde gefordert. Für den Havariefall müssen alternative Versorgungskonzepte vorgelegt werden (hierdurch sind ggf. zusätzliche bauliche Maßnahmen erforderlich).
- **Völlig ungeklärt bleibt die Situation um den Mönchwaldsee.** Wird dieser, wie den Unterlagen zu entnehmen ist, durch die NW-Bahn angeschnitten, so wird sich ein erhebliches Vogelschlagrisiko ergeben, das die Fraport AG nicht untersucht hat.

#### TOP 8 Natur und Landschaft / Erholung

- Die Fragen der **Deposition von Schadstoffen** im Boden und deren Wirkung auf die Ökosysteme wurden unterschätzt.
- Die inzwischen vorliegende **Grunddatenerfassung** (GDE) erfordert nach Auffassung der Einwender und des RP eine vollständige Überarbeitung im Hinblick auf Vogelschutzgebiete / FFH-Gebiete. Das führt in der Konsequenz zu einer Neubewertung im Variantenvergleich aus FFH-Sicht (vermutlich zu Lasten der NW-Variante).
- **Die Anschnitte an den Wald sowie die Verinselungseffekte** durch die NW-Bahn und deren Wirkung auf das Waldsystem werden von Einwenderseite als sehr viel gravierender eingeschätzt. Dies wurde durch ausführliche Darstellungen durch die Einwenderseite belegt
- Im Bereich der RWE-Station wird der **Borstgrasrasen** als primärer Lebensraum der höchsten EU-Schutzkategorie gesehen (wesentliches Hindernis für NW-Bahn). Fraport und RP-ONB (obere Naturschutzbehörde) bestreiten dies.
- Die Wirkung des Ausbaus (u.a. Lärm, aber auch vermehrter induzierter Verkehr u.a.) auf die **Naherholungsräume** wird von Fraport unterschätzt. Dies wurde u.a. an Offenbach – anhand von Parkanlagen wie dem Dreieichpark, insbesondere aber am Bürgel-Rumpenheimer Mainbogen (heranrückender Landepfad, heranrückender Eindrehbereich, vermehrte Flüge auf dem Startpfad Nord-lang) – deutlich gemacht. – Aber auch die Belastungen weiterer Naherholungseinrichtungen,

Beeinträchtigungen von Sportnutzungen bis hin zu den Friedhöfen wurde vorgetragen.

- Das von Fraport vorgelegte **Vogelschlaggutachten** ist fachlich nicht zu halten und bedarf – auch aus Sicht des RP – der Nachbesserung (vgl. auch TOP 12 – Sicherheit).

#### TOP 9 Kompensation (Naturschutz und Forst)

- **Zahlreiche Kompensationsvorschläge** (schätzungsweise an die 50%) stoßen auf Probleme (Retentionsräume in Rheinland-Pfalz **werden** von dieser Landesregierung **grundsätzlich abgelehnt**, Intensivgartenbau steht grundsätzlich in Frage, Flächen DB AG, die bereits verplante Kompensationsflächen und nicht überplanbar sind, Maßnahmen und Flächen, die als Kompensation nicht geeignet sind wie z.B. Verkehrsinseln im Bundesautobahnnetz). Vor diesem Hintergrund ist **das gesamte Kompensationskonzept unrealistisch und nicht gesichert**. Notwendige neue Flächen, die nunmehr von der Fraport AG gesucht und gefunden werden müssen, rufen auch neue Betroffenheiten hervor, die im Rahmen der Beteiligungsrechte gehört werden müssen.
- Wie auf dem EÖT deutlich wurde, gibt es Kompensationsmaßnahmen, die die Existenzgrundlage von Bauern und sonstigen landwirtschaftlich Tätigen (Gärtnereien) einschränken und in zumindest zwei öffentlich vorgetragenen Fällen die Existenzgrundlage gänzlich entfällt. Auch in diesem Bereich sind Arbeitsplätze bedroht (dies wird mit dem Gutachten G19.2 belegt).

#### TOP 10 Denkmäler

- Einziger Punkt, der der „glatt durchging“, weil nahezu unproblematisch.

#### TOP 11 Wechselwirkungen (zunächst abgeschlossen)

- In diesem - zugegeben schwierigen Bereich - der Wechselwirkungen hat die Fraport AG **kein schlüssiges Konzept** angeboten. Mit unterschiedlichsten Methoden und Vorgehensweise, die miteinander kaum in Übereinstimmung zu bringen sind, werden Auswirkungen verschleiert.
- Alle **Fehler der Einzelbetrachtung schlagen hier durch**. Schon durch die Erforderlich Neubearbeitung einzelner Bereiche ist daher die erneute Bewertung der Wechselwirkungen erforderlich.

#### TOP 12 Sicherheit

- Von insgesamt **10 Sicherheits- und Risikogutachten** sind lediglich **4 Teil der Planfeststellungs-Unterlagen**. Wie auch

von Seiten der Anhörsungsbehörde deutlich gemacht wurde, sind noch **weitere Gutachten** im Bereich Sicherheit **erforderlich**.

- Eine **Vereinbarkeit** zwischen Ticona und der NW-Bahn konnte **bislang nicht belegt** werden. Die **Abarbeitung der Seveso-II-Richtlinie** ist nicht erfolgt. Eine Betriebsentwicklung im Bauschutzbereich mit „Bauhöhe = Null“ ist nicht möglich. Im Bereich der Hindernisfreiheit kann nicht vorgreiflich auf die Erteilung der erforderlichen Ausnahmegenehmigungen durch den zuständigen Bundesverkehrsminister zurückgegriffen werden. Diese Unwägbarkeit stellt aber den späteren Betrieb der NW-Bahn grundsätzlich in Frage.
- Neben Ticona stellen sich im Umfeld der NW-Bahn **weitere**, z.T. noch **schwerwiegendere Risiken**: Tanklager Shell-Raunheim, Tanklager Shell-Flörsheim, Hydranten-Betriebs-Gesellschaft auf dem **Flughafengelände**, **VTG-Gustavsburg**. Hier besteht **erheblicher Nachbearbeitungsbedarf**. Sehr deutlich wurde, das zumindest auf der Auswirkungsseite ein Absturz in ein Tanklager wesentlich größere Schäden und erheblich mehr Todesfälle (vor allem Unbeteiligter) hervorrufen wird als ein Absturz auf das Gelände Ticona AG.
- **Wirbelschleppenproblematik, Lärm- und sicherheitsrelevante Kommunikationsstörungen, sicherheitsrelevante Lichtimmissionen, elektromagnetische Felder** konnten nicht geklärt werden. Auch in diesem Bereich sind zusätzliche Untersuchungen erforderlich.
- Beim **Vogelschlaggutachten** wurden grundlegende Mängel belegt. Eine Überarbeitung mit der Folge eines deutlich höheren bis inakzeptablen Risikos muss die Folge sein (dies vor allem weil die seitens der Fraport AG vorgelegten Zahlen deutlich zu niedrig sind).

### **TOP 13 Raumordnung, Bauleitplanung und sonstige Planungen**

- Für das Vorhaben gibt es aktuell **keine landesplanerische / raumordnerische Genehmigungsgrundlage**. Weder der aktuelle LEP2000, noch der RPS2000/2004 (hier läuft auch noch ein Normenkontrollverfahren der Stadt OF beim VGH KS; ruht z. Zt.) sind dazu geeignet. Dies sieht auch der RP so. Fraport sieht das anders.
- Große Hoffnungen auf eine „nachwachsende“ Genehmigungsgrundlage werden in die Änderung des **LEP (LEP EFFM)** von Fraport und RP gesetzt, das noch bis Ende 2006, jedenfalls vor Planfeststellung zur Rechtskraft gebracht werden soll. – Die zahlreichen Mängel an diesem Verfahren konnten aufgezeigt werden, obwohl der RP hier die Diskussion ständig abwürgte (eigenes Verfahren). **Prognose: Auch der LEP EFFM wird**, wenn er so im Wesentlichen von der obersten Landesplanung weiter

betrieben wird, **scheitern** (oder es beginnt nochmals ein völlig geändertes Verfahren mit entsprechendem Zeitverzug). - Mit Zeitverzug ist auch deshalb zu rechnen, weil das LEP EFM-Verfahren sich auf zahlreiche Gutachten des PF-Antrags (insbesondere Luftverkehrsprognose) stützt und der Überarbeitungsbedarf bereits von der Planfeststellungsbehörde der Fraport AG schriftlich mitgeteilt wurde, der dann auch auf dieses Verfahren durchschlägt. Hier sollte auch die notwendige politische Debatte im Hessischen Landtag zur Verabschiedung eines geänderten Landesentwicklungsplans (LEP) im Auge behalten werden. Niemand kann Interesse an einem „schwebend unwirksamen“ LEP haben.

- Weiter wurde mehrfach auf die fehlende / unzulässig verkürzte **Alternativen und Variantendiskussion** hingewiesen sowie die unzulässige Festlegung eines „Vorranggebietes“ in Verbindung mit dem weit fortgeschrittenen PF-Antrag. Hier (so Ticona) wird der LEP zur „antizipierten Planfeststellung“, obwohl die Konflikte auf der LEP-Ebene keineswegs gelöst werden. – Der Variantenvergleich NW / NO / Süd leidet an einem **„Flächen-Paradoxon“** (Gutachter Prof. Steinebach für Ticona): Je stärker die Variante aufgrund der Umgebungsbedingungen bei der konkreten Einpassung in die Umgebung (z.B. auch Ticona) flächenmäßig beschnitten wird (am stärksten NW), umso besser schneidet sie beim Variantenvergleich ab (Flächengröße, Waldverlust, Bannwaldverlust, Verlust FFH, Verlust Regionaler Grünzug...). Dies muss zur Variante NW führen. Würden umgekehrt für alle Varianten die gleichen Bedingungen geschaffen, ergäbe sich keine Priorisierung mehr bzw. bei Einbeziehung der Risikoproblematik ergäbe sich das Ausscheiden der NW-Variante.
- Die **Eingriffe in kommunale Planungen** beschränken sich nicht auf die Bauleitplanung: hinzu kommen Entwicklungsplanungen, Stadterneuerungsprojekte, Freiraumplanungen, Lärminderungsplanungen .... Die Eingriffe in die Summe der gemeindlichen Planungen (auch der Bauleitplanungen) sind schwerwiegend. Hierzu hat Fraport keine Unterlagen vorgelegt (vgl. auch TOP 5).
- Die Eingriffe in die Bauleitplanung beziehen sich nicht nur auf geplante Wohnbaugebiete (Stichwort: Siedlungsbeschränkungsbereich), sondern auch auf bestehende, rechtskräftige, z.T. bereits vor dem PF-Beschluss von 1971 zurückgehende Bauleitpläne. Hier gilt **Vertrauensschutz**, auf den das Vorhaben Rücksicht zu nehmen hat. Setzt sich das Vorhaben per Planfeststellung darüber hinweg, so ist die Anpassungspflicht der Gemeinden mit allen Folgen (Entschädigungen nach §40ff BauGB) in den Blick zu

nehmen<sup>13</sup>. Auch dies wurde bislang überhaupt nicht behandelt.

- Die **landseitige Entwicklung** am Flughafen (Stichwort T3 und variantenunabhängiger Südbereich, aber auch Airrail-Center, Gateway Gardens ...) mit sog. „flughafenaffinen Nutzungen“ (insbesondere **Einzelhandel**, Büroflächen, Hotel- und Kongresskapazitäten) führt zu einer weder in der Raumordnung abgewogenen noch mit den umliegenden Städten abgestimmten „Airport-City“, einem eigenständigen Oberzentrum, das die gewollte polyzentrische Struktur (mit Sicherung der traditionellen Stadtkerne) der Rhein-Main-Region aushöhlt.

#### TOP 14 Grundstücks- und betriebsbezogene Betroffenheiten

- Bereits am 1. Tag dieses TOP wurde die Problematik im Gewerbegebiet **„Taubengrund“ in Kelsterbach** ausführlich dargestellt. Hier kann es zu wirtschaftlich von Fraport bislang nicht kalkulierten Entschädigungen in der Größenordnung von 300 Mio € kommen.
- Auch weitere **Entschädigungen** in anderen Bereichen wurden aufgezeigt. Hinzu kommen evtl. weitere erforderliche Mittel für den passiven Lärmschutz und Entschädigungen für nicht mehr nutzbare Freiräume bei Wohnnutzungen.
- Das Ausbauvorhaben greift in **Grundbesitz** ein: hier hat insbesondere Ticono eine starke Rechtsposition, aber auch Grundbesitz der Stadt Kelsterbach muss enteignet werden....

#### TOP 15 Sonstiges

- Es wurde deutlich, dass die von der Fraport AG bislang kalkulierten **Kosten des Projektes** (ca. 3,5 Mrd. €) längst keine Vollkosten des Projektes sind: Die Kosten des Ausbaus der landseitigen Infrastruktur werden der öffentlichen Hand überlassen, zahlreiche Kostenblöcke werden externalisiert (z. B. Wertverluste an Grundstücken, Gesundheitsschäden usw.). Aber auch die von Fraport kalkulierten Kosten werden nach der Erörterung realistischere höher anzusetzen sein.
- Bereits bis heute musste Fraport seine **Zeitvorstellungen** zur Inbetriebnahme mehrfach korrigieren: War zunächst von 2003 die Rede, dann von 2006, so ist jetzt von 2009/10 die Rede. Die bereits vom RP in der Abschlusspressekonferenz des EÖT aufgezeigten Nachbesserungsnotwendigkeiten<sup>14</sup> werden zur weiteren Zeitverzögerung

<sup>13</sup> Dieser Punkt belegt einmal mehr die Bedeutung des Beteiligungsverfahrens und des Erörterungstermins.

<sup>14</sup> Vgl. allg. Vorbemerkungen „**Ergebnis**“ (S.6)

führen. Dies drückt nicht nur auf die Kosten, sondern führt auch zur Veränderung von Rahmenbedingungen im (globalen) Umfeld des Ausbauprojektes.

- In einer Pressemeldung in der 19. kw 2006 wurde mitgeteilt, dass die Lufthansa Service AG (LSG) ihre Catering-Küchen und –Einrichtungen vom jetzigen Standort westlich des Terminals 1 auf die Fläche des **Gateway-Gardens** verlegen will um Flächen für andere Nutzungen der Fraport AG auf dem jetzigen Flughafengelände freizumachen. Die **Verlegung sogenannter sekundärerer Einrichtungen** (Catering, Werkstätten, Verwaltungen, etc.) wurde bereits im Raumordnungsverfahren, auf dem Scopingtermin, im A380-Verfahren und nun wiederum auf dem Erörterungstermin von den Vertretern der Stadt Offenbach vorgeschlagen um Eingriffe in Flächen außerhalb des Flughafenzauns (variantenunabhängige Fläche im Süden) zu vermeiden. Seitens der Fraport AG wurde dies beständig, selbst vor dem VGH-Kassel im A380-Verfahren, mit dem Hinweis abgelehnt, dass diese Fläche nicht zur Verfügung stehe und nicht geeignet sei. Nach Abschluss der vorgenannten Verfahren und Verfahrensschritte steht diese Fläche nun doch zur Verfügung und ist offensichtlich für sekundäre Flughafennutzungen geeignet.

**Anlage 1**

**Ausbau Flughafen Frankfurt / Main  
– Der Verfahrensstand –**

Ausbau Nordwest		
bis Januar 2000	Vorverfahren: Vorstoß Lufthansa zum Ausbau Mediationsverfahren	
	Anzeige des Ausbauvorhabens von Fraport beim HMWVL	
~ 2000	Scoping-Verfahren 1. Stufe (Verfahren der Umweltverträglichkeit) (RP Darmstadt)	Stellungnahme der Stadt Offenbach vom 11.09.00 / 26.10.00 / 15.11.00
	Unterrichtungsschreiben RP	Stv.-Beschluss vom 24.01.2002 I (A) 232 + 232/1 Stellungnahme Stadt OF zum ROV
-2001	Raumordnungsverfahren (ROV) Auswahl der Ausbauvariante	Stv.-Vorlage vom 28.02.2002 I (A) 253
	Landesplanerische Stellungnahme (RP Darmstadt)	Kenntnisnahme vollständige Stellungnahme ROV
-2002	Scoping-Verfahren 2. Stufe (Verfahren der Umweltverträglichkeit) (RP Darmstadt)	Stellungnahme der Stadt Offenbach vom 07.03.03
2003/04	Einreichung des Planfeststellungsantrags durch Fraport (09.09.03 – 02.11.04)	
2004	Unterrichtungsschreiben (RP Darmstadt)	Stv.-Beschluss vom 03.02.05: I (A) 801 / Mag.-Antrag 021/05 vom 19.01.05 / I (A) 801/1
2005	Planfeststellungsverfahren (PFV) (RP Darmstadt) Stellungnahme OF Einwendungen OF/ Einwendungen Bürger / Juristische Personen... (Offenlage 17.01.-16.02.2005)	„Ausbau Flughafen Frankfurt Main – PFV Landebahn NW; Stellungnahme / Einwendungen („Leitsätze“)“,  Stv.-Vers. ausgegeben 08.04.05: II (A) 801/126 „Kenntnisnahme der Stellungnahme / Einwendungen der Stadt Offenbach (Mag.-Vorl. 105/05 vom 06.04.05)“,
2005/6	Erörterungstermin 12.09.2005 – 27.03.2006	
	Änderung LEP / Änderung RPS	
=>2007	Planfeststellungsbeschluss (HMWVL)	
	Klagen ?	
	Rechtsbeständiger Planfeststellungsbeschluss?	
	Weitere Genehmigungen / Bescheide nach LuftVG	
>2010	Ausbau ??? / Inbetriebnahme ???	