

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt
Offenbach am Main
2006 - 2011

Drucksachen-Abteilung II (A)

Ausgegeben am 19.06.2007
Eing. Dat. 24.05.2007

Nr. 139 u. 118/27

Dez.: IV

1. **Ausbau Flughafen Frankfurt/Main Planfeststellungsverfahren (PFV)
Landebahn Nordwest (NW) – Stellungnahme und Einwendungen der Stadt
Offenbach im Rahmen der 2. Offenlage**
2. **Auswirkungen der Siedlungsbeschränkungsflächen**

hier: 1. Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 22.03.2007,
DS I (A) 139, I (A) 139/1, I (A) 139/2 und
2. Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 25.01.2007
DS I (A) 118, I (A) 118/1

dazu: Magistratsvorlage Nr. 174/07 vom 23.05.2007

Mit o.a. Beschlüssen / Anfragen wurde der Magistrat beauftragt, weitere Schritte zu unternehmen und anschließend zu berichten. Hierzu wird wie folgt berichtet:

1. DS I (A) 139, I (A) 139/1, I (A) 139/2 vom 22.03.2007 (PFV-Ausbau FRA)

1.1 Beschluss / Frage 1 (dort Nr. 3):

„Die vollständigen Einwendungen bzw. die vollständige Stellungnahme sind / ist der Stv.-Versammlung zur Kenntnisnahme vorzulegen.“

Antwort:

Zur Fristenwahrung hat der Mag. bereits am 15.03.2007 beim RP Darmstadt erste Einwendungen / eine erste Stellungnahme abgegeben. Der Inhalt orientierte sich eng an den von der Stv.-Vers. am 22.03.07 beschlossenen Leitsätzen.

Im Rahmen der erweiterten Fristsetzung des HMWVL hat der Mag. dann eine Stellungnahme beim RP Darmstadt zum 02.04.2007 eingereicht, die formale Punkte, Anmerkungen zur Darstellung betriebsbedingter Auswirkungen, zur Luftverkehrsprognose und zur Wirkungsanalyse enthielt.

Ebenfalls im Rahmen der erweiterten Fristsetzung des HMWVL hat der Mag. zum 07.05.2007 Einwendungen der Stadt Offenbach erhoben und beim RP Darmstadt eingereicht. Die Inhalte der 1. Einwendungen / Stellungnahme vom 14./15.03.07 und der Stellungnahme vom 02.04.07 sind in den Einwendungen vom 04./07.05.07 enthalten, so dass der vollständige Inhalt zusammengefasst ist (vgl. Anlage; Hinweis: Die Anlage steht den Fraktionen und den Mitgliedern der Ausschüsse HFB und UPB zur Verfügung. Ferner steht die Anlage auch im Büro der Stv.-Vers. zur Einsicht zur Verfügung. Fraktionen und Stv.-Büro wird die Anlage zusätzlich in digitaler Form im pdf-Format zur Verfügung gestellt).

1.2 Beschluss / Frage 2 (dort Nr. 4):

„Der Mag. hat ebenfalls über die Auswirkungen des in Rede stehenden Vorhabens auf die zurzeit überflogenen Stadtgebiete Bieber, Buchhügel, Tempelsee, Lauterborn unter besonderer Berücksichtigung des Nachtflugverbotes im Hinblick auf Ent- und Belastungen der Stv.-Vers. erneut zu berichten.“

Antwort:

Bereits mit II (A) 801/127 „Kenntnisnahme der Auswirkungsanalyse südl. Stadtteile (Stadtteilanalyse 2)“ (Mag.-Vorl. 106/05 vom 06.04.05) (ausgegeben an die Stv.-Vers. am 08.04.05) hat der Mag. ausführlich über die Auswirkungen des Flughafenausbaus auf die südlichen Stadtteile berichtet. Auf diesen Bericht wird ausdrücklich Bezug genommen. Dieser Bericht enthielt die Schlussfolgerung, dass es beim Ausbau mit der NW-Bahn zu keiner wahrnehmbaren Entlastung im Offenbacher Süden kommt. - Diese Aussage basierte auf der Prognose von 657.000 Flugbewegungen/Jahr (Fbw/a) für 2015. Nach den jetzt vorliegenden Antragsunterlagen der 2. Offenlage wurden für die Auswirkungsbetrachtung „Fluglärm“ 701.000 Fbw/a für 2020 unterstellt. Damit wird bereits deutlich, dass mit einer um mindestens 40.000 Fbw/a gesteigerten Prognose gegenüber den Unterlagen aus 2004 keine Entlastung verbunden sein kann, da sich an den Grundannahmen des Betriebskonzeptes nichts Wesentliches geändert hat.

Die Antragsunterlagen sprechen jedoch auch weiterhin von einer Entlastung, was auf den ersten Blick auch auf der Grundlage nachfolgenden Zahlen plausibel erscheint:

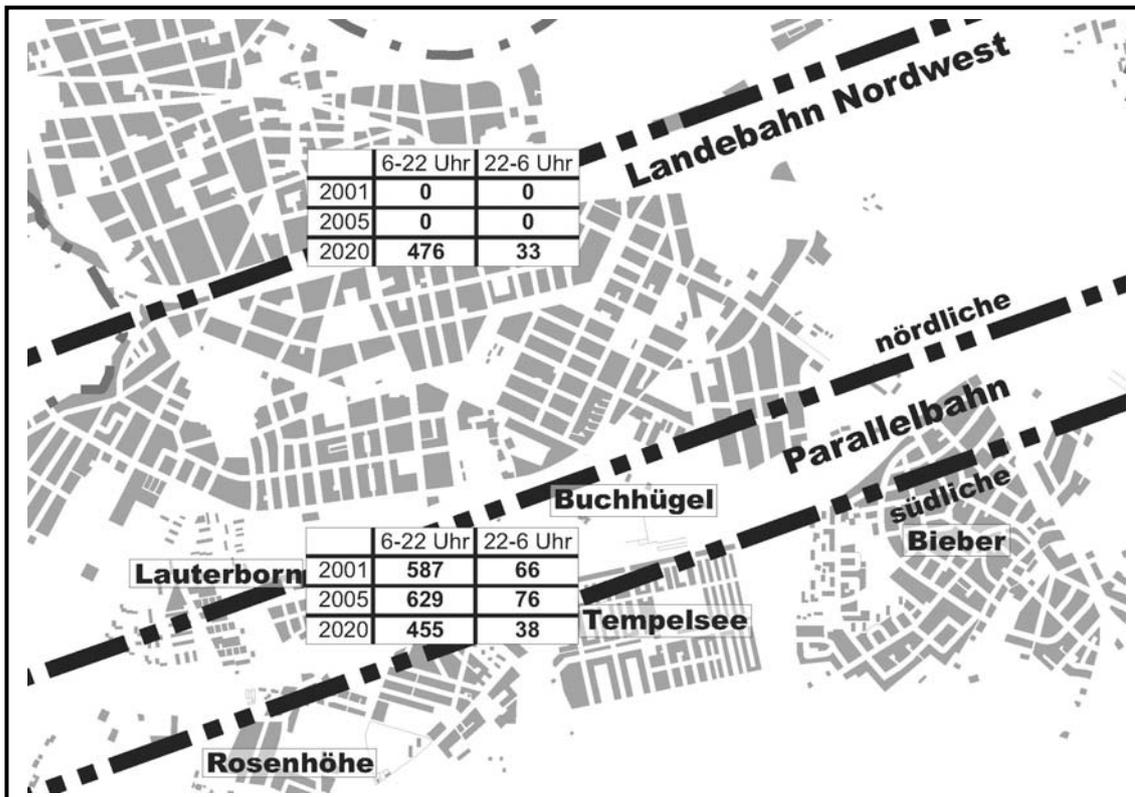


Abb. Landungen pro Tag/Nacht über Offenbach bei Westbetrieb

Nach wie vor hält der Mag. dem folgende Argumente entgegen:

- Auf der nördlichen Landebahn soll laut Fraport auch weiter – wenn auch wesentlich weniger – gelandet werden (s.o.). Die Landerechte werden jedoch nicht zurückgegeben. Aus diesem Grund gibt es keinen Schutz des Offenbacher Südens vor einem veränderten Betriebskonzept mit mehr Landungen auf der heutigen nördl. Parallelbahn, da das Betriebskonzept nicht planfestgestellt wird. Am Ende gibt es drei Anflugrouten über OF, deren Nutzung nach dem derzeitigen Antrag nicht begrenzt ist. Außerhalb der Spitzenzeiten geht die Stadt OF von einer maximalen Nutzung des bestehenden Parallebahnsystems aus, da auf diese Weise die enormen Rollzeiten z.B. von der NW-Bahn zum Terminal 3 verkürzt werden. (eine Begrenzung wird lediglich durch die auch abzuwickelnden Starts herbeigeführt). Entsprechend führt das von der Stadt OF erwartete Betriebskonzept der maximalen Nutzung des bestehenden Systems und zusätzliche Nutzung der NW-Bahn in Spitzenzeiten zu keinen Entlastung im Süden der Stadt (dieses Betriebskonzept wird im übrigen auch aktuell von der Stadt Frankfurt gefordert).
- Die Lärmberechnung der Fraport-Unterlagen gibt die tatsächliche Lärmbelastung nicht vollständig wieder (vgl. auch die Ausführungen zur Lärmphysik in den aktuellen Einwendungen der Stadt Offenbach).
- Die Berechnung wurde mit 701.000 Flugbewegungen/Jahr durchgeführt. Technisch planbar sind mehr als 900.000 Fbw/a.
- Das Nachtflugverbot ist juristisch wackelig. – Die Luftverkehrsgesellschaften (auch Lufthansa) haben bereits Klagen angekündigt. Ohne Nachtflugverbot wurden seitens der Fraport AG 718.000 Flugbewegungen für das Jahr 2020 prognostiziert.
- Für das Jahr 2025 werden von der Fraport AG 745.000 Flugbewegungen prognostiziert (unter der Annahme eines realisierten Nachtflugverbotes). Ohne Nachtflugverbot wären im Jahre 2025 entsprechend 765.000 bis 770.000 Flugbewegungen zu erwarten. Eine dauerhafte Lärmentlastung der Stadt Offenbach ist bei dieser Entwicklung nicht zu erwarten.
- Auf der südlichen Parallelbahn sollen (neben mehr Flugzeugen) zukünftig noch mehr große Maschinen (auch der A 380) landen.
- Auch die aktualisierten Lärmkarten des RDF machen den nur schwachen Entlastungseffekt deutlich (vgl. nachfolgende Tab.), wobei hier kritisch anzumerken ist, dass im zu Grunde liegenden Datenerfassungssystem (DES) gegenüber dem Planungsflugplan sehr viele lärmärmere Flugzeuge eingestellt wurden (vgl. Einwendungen der Stadt Offenbach).
- Zur Lösung der Vogelschlagproblematik der NW-Bahn wird von der Fraport AG vorgeschlagen, bei zu hoher Vogeldichte die Landebahn aus Betriebsrichtung 07 zu schließen. Die Konsequenz dieser Maßnahme wäre ein erhöhter Landeanflug aus Betriebsrichtung 25, also über dem Stadtgebiet von Offenbach. Auch dies wird zu einer Mehrbelastung, entgegen der darstellungen in den Unterlagen, führen.

Lage	Tag		Nacht	
	Ist 2005	Prognose 2020	Ist 2005	Prognose 2020
Lauterborn Lauterborn-Schule	60	59	55	53
Rosenhöhe Gravenbruchweg 77	59	59	54	53
Tempelsee Brunnenweg 43A	57	58	52	51
Buchhügel Grundschule Buchhügel	58	57	53	51
Bieber Mauerfeldschule	56	56	51	50
Bieber Schutzbaumstr.12	51	51	46	45

Tab. Dauerschallpegel Ist 2005 und Prognose 2020 an ausgesuchten Standorten der südlichen Stadtteile

Im Ergebnis wird der durchschnittliche zeitliche Abstand zwischen den Anflügen bei 701.000 Fbw/a im Jahr 2020 am Tag ca. 2,0 Minuten betragen (gegenüber heute 1,4 Minuten) und nachts (in den 2 Stunden zwischen 22:00 und 23:00 sowie 05:00 und 06:00) 3,2 Minuten betragen (gegenüber heute – über 8 Stunden – 6,7 Minuten). – Das ist als Entlastung nicht wirklich wahrnehmbar.

Nach Inbetriebnahme der beantragten NW-Bahn kann es zeitweise zu Entlastungen kommen, die vor allem durch die Steigerung der Flugbewegungen aber auch Einschränkungen der NW-Bahn oder abweichende Betriebskonzepte „aufgefressen“ werden. Eine dauerhafte und nachhaltige Entlastung wird nicht spürbar.

1.3 Beschluss / Frage 3 (dort Nr. 5):

„Der Magistrat wird beauftragt, im Rahmen der zweiten Offenlegung der Antragsunterlagen die Bürgerschaft der Stadt Offenbach bei ihren Einwendungen gegen die Ausbaupläne des Frankfurter Flughafens tatkräftig zu unterstützen.“

Antwort:

Der Mag. hat hierzu eine Öffentlichkeitskampagne in enger Kooperation mit der örtlichen Bürgerinitiative BIL / IAGL (Bürgerinitiative gegen den Luftverkehr / Institut zur Abwehr von Gesundheitsgefahren durch Lärm e.V.) im März / April 2007 durchgeführt. Hierzu wurde

- die Presse eingeschaltet,
- die Homepage der Stadt Offenbach genutzt,
- zur Eröffnung der Offenlage die parallele Ausstellung „verlogene Landschaften“ gezeigt,
- ein Flyer der Stadt mit einem Einwendungsvordruck und möglichen Argumenten und Einwendungsvordruck des IAGL breit verteilt,
- 3 Bürgerversammlungen mit ca. knapp 300 Bürgerinnen und Bürger im Ledermuseum (Innenstadt), Bürgerhaus Rumpenheim (Bürgel, Rumpenheim,

- Waldheim) und in der Waldschule Tempelsee (Bieber, Tempelsee, Rosenhöhe, Lauterborn) durchgeführt (Stadt Offenbach und BIL),
- Informationsstände am Wochenmarkt betreut (BIL),
 - und eine samstägliche Beratung im Bürgerbüro durchgeführt (BIL).

2. DS I (A) 118, I (A) 118/1 vom 25.01.2007 (Siedlungsbeschränkungsflächen)

2.1 Beschluss / Frage 4 (dort Nr. 4):

„Die Stv.-Vers. beauftragt den Magistrat darzulegen:

- welche Konsequenzen sich aus der neuen Prognose der FRAPORT AG zur Entwicklung des Luftverkehrs für die Lärmbelastung in Wohngebieten und in Gebieten mit besonderer Schutzfunktion wie Kindergärten und Krankenhäuser sowie die Siedlungsbeschränkungsflächen in Offenbach ergeben;
- welche Belastungen der Luft und des Trinkwassers mit Schadstoffen nach dieser Prognose zu erwarten sind.“

Antwort:

Lärmbelastung

Die erhöhte Zahl von prognostizierten Flugbewegungen (für die Lärmberechnung unterstellt Fraport 701.000 Fbw/a für 2020; in den Unterlagen ist bei Scheitern des Nachtflugverbots auch von 718.000 Fbw/a für 2020 die Rede, für 2025 mit Nachtflugverbot von 745.000 Fbw/a; die techn. planbare Kapazität liegt bei ca. 900.000) gegenüber den 657.000 Fbw. der 1. Offenlage führt bei einem i.W. gleichen Betriebskonzept tendenziell zu weiter erhöhten Fluglärmbelastungen in Offenbacher Wohngebieten und an lärmsensiblen Einrichtungen.

Die Antragsunterlagen lassen eine ausreichende Auseinandersetzung mit aktiven Lärmschutzmaßnahmen (außer dem „wackligen“ Nachtflugverbot) vermissen. Das von Fraport in den Antragsunterlagen entwickelte Lärmschutzkonzept bleibt weit hinter dem von FBB-Maschke/Hecht für die Stadt Offenbach entwickelten Präventivkonzept (unter Einschluss von Forderungen für besonders sensible Personengruppen bzw. entsprechenden Einrichtungen; vgl. Einwendungen der Stadt Offenbach, Kap. 15), das Grundlage der Einwendungen der Stadt Offenbach ist, zurück. – Für das Klinikum wird von der Fraport AG eine kritische Lärmbelastung konstatiert.

Aus dem größeren „Lärmteppich“ erhöhter Anzahl von Flugbewegungen ergibt sich ebenfalls eine größere Siedlungsbeschränkung. Wie der Mag. bereits auf eine Anfrage der Fraktion der Linken mit Mag.-Beschl. Nr. 048/07 vom 14.02.07 geantwortet hat, liegen in der erweiterten Fläche der Siedlungsbeschränkung Projektgebiete wie Hafen (B'Plan 563 A), Güterbahnhof (B'Plan 585A), Bereich südl. S-Bahn-Haltepkt. OF-Ost / Daimlerstr. (B'Plan 577), mögliche Erweiterungsflächen von Waldhof II in Bieber sowie Bieber-Waldeck (B'Plan 574C1). – Der Mag. verweist jedoch an dieser Stelle ausdrücklich auf den Regelungsgehalt zur Siedlungsbeschränkung, wonach Umstrukturierungsfälle nicht von der restriktiven Regelung der Siedlungsbeschränkung erfasst werden.

Luftschadstoffe

Die Antragsunterlagen der Fraport AG beziehen bei den Luftschadstoffen i. W. einen Untersuchungsraum mit ein, der durch die Überflughöhe von ca. 600m begrenzt wird. Insofern fällt nach Berechnungen der Fraport AG der bebaute Teil Offenbachs nicht mehr in den Untersuchungsraum, was die Stadt Offenbach immer wieder kritisiert hat. Spezifische Aussagen lassen sich daher nicht treffen. Ferner war den neuen

Antragsunterlagen zu entnehmen, dass die Luftschadstoffrechnung „kleingerechnet“ wurde (vgl. Einwendungen der Stadt Offenbach, Kap. 14).
Im Übrigen wird darauf verwiesen, dass das Offenbacher Trinkwasser aus dem Kreisgebiet Offenbach (i. W. Bereich Jügesheim) stammt. Die spezifische, dem erhöhten Luftverkehr zuzurechnende Schadstoffbelastung ist dort noch erheblich geringer als in Offenbach.

Anlage:

Planfeststellungsverfahren (PFV) Flughafenausbau Frankfurt -
Einwendungen der Stadt Offenbach 2. Offenlagen

Verteiler:

15 x HFB

15 x UPB

7 x Fraktionen

1 x Vertreterin der MUT

1 x Frau Stv. Sivestro

2 x Büro