

**Anlage\_06**  
**Einzelokument Nr. 72 Flughafen Frankfurt**  
**mit 8 Anlagen (Anlage\_06\_1 bis Anlage\_06\_8)**

Anlage 06: Einzeldokument zu Nr. 72 Flughafen, mit 8 Anlagen

## **A G A U S B A U F L U G H A F E N F R A**

### **Hier: Stellungnahme zum RegFNP / RPS**

#### **Vorbemerkung**

Die Regionalplanung macht es sich zu einfach, wenn sie eindimensional,

- nur die Vorgaben des LEP / LEP EFFM beachtet und
- den Planfeststellungsbeschluss (PFB) vom 18.12.2007 zu Grunde legt

und nicht im Gegenstromprinzip die raumordnerischen Bedürfnisse der Siedlungs- und Freiraumentwicklung formuliert und daraus Schlussfolgerungen / Restriktionen für den Luftverkehr entwickelt (und sei es unter den Bedingungen des LEP EFFM + PFB beide rechtlich angegriffen und keineswegs rechtsbeständig), Betriebsregelungen forciert benennt, die zu einer raumverträglichen / raumverträglicheren Lösung führen (wenn schon Alternativen für die Erweiterung nicht in Erwägung gezogen wurden / zu erwägen sind, die in Räume führen, die nicht dieses Konfliktpotenzial aufweisen wie der Kern des Verdichtungsraumes). Dies stellt keinen Eingriff in die fachplanerische Entscheidung dar. Es werden lediglich Anforderungen an die Raumnutzung definiert. Der Fachplanung bleibt es unbenommen andere, für ihre Zwecke geeignetere Standorte zu suchen und auszuwählen.

Unter dieser generellen Kritik ist die nachfolgende Stellungnahme zu verstehen.

Die Regionalplanung hätte also weitergehende grundlegende Untersuchungen zur Konfliktbewältigung anstellen müssen.

Dies muss dann seinen Niederschlag in entsprechenden Zielen

- im Kapitel Luftverkehr / Immissionsschutz,
- im siedlungsstrukturellen Konzept (was sich nicht darin erschöpft, dass quantitativ erforderliche Siedlungsfläche „irgendwo“ untergebracht sind, bzw. vage Hinweise auf die Siedlungsachsen gegeben werden - vgl. Behandlung in den BEs),
- im Kapitel Freiflächen und deren Nutzung und Nutzbarkeit.

finden.

#### **1. Ausbau des Flughafens Frankfurt Main mittels Nordwest (NW)-Landebahn**

##### **1.1 Darstellung im Plan(vor)entwurf / Ziele - Grundsätze - Begründung**

Die **Darstellung** des Flughafens im Plan stimmt weder mit der bisherigen Darstellung im RPS noch im wirksamen FNP des UVF überein. Erstaunlich ist, dass im Bereich der Terminals jetzt nur Flächen für den Luftverkehr ausgewiesen werden (unter Hinweis auf §38 BauGB) und damit diese Flächen der Planungskompetenz der Regionalplanung/Bauleitplanung entzogen werden. Im Unterschied zum wirksamen FNP,

der sehr genau zwischen Flächen für den Luftverkehr und gewerblichen Bauflächen unterscheidet. Im wirksamen FNP ist eine Grenzziehung mitten durch die Terminal und damit sehr genaue Unterscheidung zwischen luftseitig und landseitig getroffen. Die tatsächlichen Auswirkungen auf die umliegenden Kommunen, auch vor dem Hintergrund weiterer Planungen im Sinne der angestrebten Airport-City, werden hierdurch verschleiert. Die Darstellung enthält erhebliche Erweiterungsflächen für den Ausbau des Flughafens sowohl im Norden (Landebahn-NW) als auch im Süden (westlich A 380-Werft / „variantenunabhängiger Bereich“ inkl. Terminal 3). Die Gesamtfläche (ca. 1.900ha)<sup>1</sup>, als Fläche für den Luftverkehr ausgewiesen, erweitert sich gegenüber dem Bestand um ca. 300ha. Die Flächendarstellung folgt dabei der Darstellung des Landesentwicklungsplanes (LEP EFFM). Gegen den LEP EFFM hat die Stadt Offenbach Normenkontrolle erhoben mit dem Ziel, diesen Plan ganz oder in Teilen aufzuheben. Ebenso hat die Stadt Offenbach gegen den RPS 2000 Normenkontrolle erhoben, die derzeit bei dem VGH-Kassel ruht. Des Weiteren widerspricht die Darstellung auch dem gültigen LEP 2000. Der Flächenumfang entspricht dem Planfeststellungsbeschluss vom 18.12. 2007.

Im **Text** des RPS sowie im Text zum RegFNP (jeweils Abschnitt 5.5 – Luftverkehr) wird abgehoben auf die Erfüllung der Funktion als internationale Drehscheibe (G5.5-1), auf Erweiterungen inkl. neuer Landebahn (Z5.5-2, die Verknüpfung mit Frankfurt-Hahn (Z5.5-3)<sup>2</sup> sowie auf den besonderen Schutz der Nachtruhe (Z5.5-4). In der Begründung zu 5.5-1 bis 5.5-4 wird ausschließlich auf den am 12.09.2006 von der Landesregierung beschlossenen LEP EFFM Bezug genommen. Bemerkenswert ist, dass im Rahmen der Festlegungen im Abschnitt 5.5 keinerlei quantitative Festlegungen erfolgen (vgl. unten Siedlungsbeschränkung). Bemerkenswert ist weiter, dass im LEP 2000 die „Nachtruhe der Bevölkerung“ noch als Zielformulierung auftaucht, im LEP EFFM (III.1) allerdings nur als Grundsatz formuliert ist, während sie im RegFNP / RPS wiederum als Ziel auftaucht. Der VGH-Kassel hat in seinem Beschluss zum Eilverfahren (15.01.2009) den im LEP EFFM normierten Grundsatz zur Nachtruhe als nahezu unüberwindbare Abwägungsdirektive gewertet. Dies wurde bei der Verkündung der Entscheidung (21.08.2009) vom VGH-Kassel nochmals bestätigt. In diesem Zusammenhang ist ebenso darauf hinzuweisen, dass zumindest für die kommunalen Kläger – so auch Offenbach – die Revision zum Bundesverwaltungsgericht zugelassen wurde. Hieran ist zu erkennen, dass der VGH-Kassel auch über die Frage des Nachtflugverbotes hinaus grundsätzlich zu klärenden Fragen erkannt hat. Welche dies sind und inwieweit diese auch den Geltungsbereich des RegFNP berühren kann erst nach Zustellung der Urteilsbegründung beantwortet werden. Aus diesem Grunde behält sich die Stadt Offenbach vor, auf Grundlage der Urteilsbegründung des VGH-Kassel erneut vorzutragen.

## 1.2 Forderung der Stadt Offenbach

**Die Stadt Offenbach lehnt die Erweiterung des Flughafens mittels NW-Bahn und anderer beantragter Maßnahmen ab. Die Stadt Offenbach beantragt daher, den Flughafen im Bestand unter Verweis auf die PF 1971 darzustellen, hilfsweise die wirksame FNP-Darstellung zugrunde zu legen bis ein rechtsbeständiger**

<sup>1</sup> Die besiedelte Fläche Offenbachs beträgt ca. 1.300ha.

<sup>2</sup> Die Fraport AG hat ihren Anteil von 75% am Flughafen Hahn mittlerweile an das Land Rheinland-Pfalz verkauft. Eine Verknüpfung des Frankfurter Flughafens mit dem Flughafen Hahn ist somit in weite Ferne gerückt. Sämtliche landespolitischen Ziele (sowohl im LEP 2000, dem LEP EFFM und dem RPS/RegFNP) sind entsprechend zu überdenken.

Die Darstellung widerspricht dem gültigen LEP 2000. Eine eigenständige regional-planerische und bauleitplanerische Begründung und Abwägung liegt nicht vor. Gegen den mittlerweile vorliegenden PF-Beschluss (18. Dezember 2007) ist von der Stadt Offenbach Klage erhoben worden.

### **1.3 Erläuterungen zur Position der Stadt Offenbach**

Die Stadt Offenbach hat diese Position bereits in dem informellen Vorverfahren dieser Planungen deutlich gemacht (vgl. Mag.-Beschl. vom 27.08.2003; Anlage zur Mag.-Vorlage Nr. 241/03; Pkt. 6.1)<sup>3</sup>.

Ferner hat die Stadt Offenbach diese Position im Klageverfahren gegen den LEP 2000 und in seiner Normenkontrollklage gegen den LEP EFFM eingebracht und bezieht sich hier maßgeblich auf die dort gemachten Aussagen.<sup>4</sup>

Die Stadt Offenbach hat diese Position ebenfalls in das noch anhängige fachplanungsrechtliche Verfahren nach LuftVG (Planfeststellungsverfahren) eingebracht, gegen den PF-Beschluss (18. Dezember 2007) Klage erhoben, einen umfangreichen Schriftwechsel sowohl mit dem Beklagten wie Beigeladen im Vorfeld der mündlichen Verhandlung geführt, wie auch die genannte Position während der Verhandlung (2. Juni bis 26. Juni 2009) vertreten. Auch auf diese in diesem Zusammenhang gemachten schriftlichen Ausführungen, Gutachten und mündliche Äußerungen bezieht sich die Stadt Offenbach ausdrücklich.

Gleichfalls hat die Stadt Offenbach diese Position in der abgeschlossenen Mediation und dem abgeschlossenen dialogischen Verfahren im Regionalen Dialogforum deutlich gemacht.

Die wesentlichen Argumentationsstränge hierfür sind:

- Das Ergebnis des Planvorhabens ist interessengeleitet. Einseitig und unzulässig werden in den Abwägungen zum LEP EFFM und zum Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 die kommunalen Aufgaben der umliegenden Kommunen weitgehend den wirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrswirtschaft untergeordnet. Die Abwägung von Zielverletzungen im Ballungsraum und außerhalb des Ballungsraumes zugunsten der Entwicklung am Standort bleibt interessengeleitet.
- Der inhaltliche Bezug („Vorhaben ist raumverträglich“) auf das Raumordnungsverfahren (ROV) zum PFV Ausbau Flughafen ist nicht zulässig, weil inzwischen die Grundvoraussetzung, nämlich 120 Fbw/h und 660.000 Fbw/a, weggefallen ist, deutlich höhere Verkehrszahlen Grundlage der Planung sind

<sup>3</sup> Offenbach im Kern des Verdichtungsraumes ist zahlreichen Umweltbelastungen ausgesetzt, insbesondere den Fluglärmbelastungen. Eine Verbesserung im Sinne der Verbesserung der Lebensbedingungen und „weicher Standortfaktoren“ ist anzustreben. Daher wird eine die Stadt Offenbach belastende Erweiterung des Flughafen Frankfurt/Main (insbesondere mit einer NW- / NO-Bahn) abgelehnt. Diese Position ist bei den Darstellungen, nachrichtlichen Übernahmen, Kennzeichnungen und Kompensationsflächen Flughafen im L' Plan / RFNP zu berücksichtigen.

<sup>4</sup> Vgl. Stellungnahme der Stadt Offenbach zum LEP EFFM vom Sept. 2005 / Äußerungen im EÖT / EÖT-Prot. / RP-Anhörungsbericht / Stellungn. OF zur Landtagsanh.2007 / Rede von Stadtrat Weiß bei der Landtagsanhörung, Normenkontrollklage gegen den LEP EFFM vom Dezember 2007.

und im Kern alle drei im ROV betrachteten Varianten (NW / NO / Süd) als nicht raumverträglich bezeichnet wurden (ROV-Auflage: Maßgaben zur Herstellung der Raumverträglichkeit, die nie wirklich abgearbeitet wurden).

- Varianten zur Entwicklung und Lärmverteilung am Standort wurden im gesamten Verfahren bislang nicht ernsthaft geprüft (die Stadt Offenbach hat dazu vielfältige und realistische Vorschläge in das gesamte Genehmigungsverfahren eingebracht). Diese Kritik begründet sich in erster Linie in der Anwendung von fehlerhaften Kriterien, die zum Ausschluss sich aufdrängender Varianten führten, die eine weitere Betrachtung von möglichen Varianten / Alternativen unterbunden hat. Hier sind die Minimum-Connecting Time (MCT 45 Minuten) und das Verzögerungskriterium (4 Minuten) zu nennen<sup>5</sup>. Insbesondere die Anteile von endogenen und exogenen Verkehren<sup>6</sup> und damit im Zusammenhang die Frage nach dem Umfang öffentlicher Daseinsvorsorge, die konkrete Entwicklung der Hub-Funktion am Flughafen Frankfurt Main im PF-Verfahren, die Entwicklung der Kostenseite für die NW-Bahn und – nicht zuletzt – die Zielbestimmung des LEP 2000 zur Entwicklung des Flughafensystems Frankfurt Main / Frankfurt-Hahn führen zwingend zur Alternativendiskussion.
- Die Variantenprüfung ist fachlich falsch<sup>7</sup>, insbesondere auch unter dem Aspekt, dass bei der Auswahl der Varianten in der ersten Bewertungsstufe betriebliche und betriebswirtschaftliche und nicht raumordnerische Kriterien herangezogen wurden, und die weitere Belastung einer schon in hohem Maße belasteten Bevölkerung (auch im Süden der Stadt Offenbach) gegenüber bislang nicht belasteten Menschen unzulässig vernachlässigt wurde. Der durchgeführte Variantenvergleich der verbleibenden NW-Variante, NO-Variante und Süd-Variante wurde mit unzulässigen Optimierungen der NW-Variante durchgeführt<sup>8</sup>. Im Ergebnis konnte die NW-Variante nur durch diese Vorgehensweise als Vorzugsvariante weiter geführt werden.
- Bei der Entwicklung am Standort wurden die Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes nicht geprüft. Im Gegenteil wurde die einzige aktive Maßnahme (Nachtflugverbot), welches fast über ein Jahrzehnt der Region als „die“ Kompensation verkauft wurde, im Rahmen des PF-Beschlusses wieder aufgehoben (durchschnittlich 17 planbare Flüge in der Zeit von 23.00 bis 5.00 Uhr). Der im „Mediationspaket“ enthaltene „Anti-Lärm-Pakt“ (für Tages- und Nacht-randstunden) ist in keiner Weise substantiell ausgefüllt. Die Stadt Offenbach hat im Rahmen um die Auseinandersetzung des PF-Beschlusses erneut aktive Maßnahmen vorgeschlagen, die in der Region östlich des Flughafens fast 70.000 EW von relevantem Fluglärm entlasten würde (vgl. Anlage\_06\_7). Der RegFNP / RPS liefert hierzu keinen Beitrag.

---

<sup>5</sup> Hierzu hat die Stadt Offenbach Expertisen erstellen lassen („Die Minimum Connecting Time - kürzest mögliche Umsteigezeit – ist als Qualitätskriterium nicht geeignet“, Faulenbach da Costa, 2009; „Das so genannte 4-Minutenmkriterium ist als stündliches Qualitätskriterium nicht geeignet“, Faulenbach da Costa, 2009).

<sup>6</sup> Im Rahmen der Auseinandersetzung um den PF-Beschluss ist sowohl von der Beklagten wie auch dem Prognosegutachter eingeräumt worden, dass eine Analyse und Identifizierung der endogenen wie exogenen Verkehre am Frankfurter Flughafen nicht stattgefunden hat. Entsprechend konnten seitens der Fraport AG keine belastbaren Aussagen, beispielsweise zu verlagerbaren Verkehren (nicht Hub-gebunden), während des gesamten Verfahrens vorgelegt werden.

<sup>7</sup> Dies ist bereits daran zu erkennen, dass die sog. Atlanta-Variante ohne belastbare Argumente, im ersten Prüfschritt ausgeschlossen wurde; obwohl sie als einzige das Kriterium der Kapazität nach FAA-Gutachten erfüllt.

<sup>8</sup> Im Rahmen der Normenkontrollklage gegen den LEP EFFM wurde von der Stadt Offenbach hierzu ein eigenständiges Gutachten von Prof. Dr. Steinebach eingereicht.

- Die betriebsbedingten Auswirkungen der NW-Bahn führen in Offenbach zu einem flächendeckenden Lärmteppich, der nicht nur die Menschen in Offenbach mit erheblich belästigendem, z. T. gesundheitsgefährdenden Fluglärm belastet, sondern Standort-, Wohn- und Naherholungsqualitäten einschränkt, den bisherigen und weiter notwendigen Stadtumbau gefährdet und stadtentwicklungspolitische Chancen verbaut und eine schleichende Aushöhlung der oberzentralen Funktion bewirkt.<sup>9</sup> Hinzu kommen die durch das neue Fluglärmgesetz zukünftig geltenden Bauverbote für schutzbedürftige Einrichtungen in den Schutzzonen (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone und der Tag-Schutzzone 2). Da die Stadt Offenbach künftig im südlichen Teil (Lauterborn, Rosenhöhe, Tempelsee und Bieber) in der Nacht-Schutzzone (rd. 22.000 EW) mit ausnahmslosen Bauverboten für Wohnungen und schutzbedürftige Einrichtungen und fast flächendeckend von der Tag-Schutzzone 2 (rd. 85.000 EW), mit Bauverboten für Wohnungen und für schutzbedürftige Einrichtungen überzogen wird, dürfte eine wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung mit Schulen, Kitas, Altenheimen dauerhaft nicht mehr möglich sein. Eine Stadtentwicklung, die sich ausschließlich auf Ausnahmen durch eine Landesbehörde stützt, ist nicht zukunftsfähig und darf keiner Kommune, insbesondere aber keinem Oberzentrum, zugemutet werden. Diese Problematik wird vom Entwurf des RPS und des RegFNP nicht im Ansatz erkannt, geschweige den in die Abwägung eingestellt.
- Das Vorhaben berücksichtigt weder den PF-Beschluss von 1971 noch den inzwischen eingetretenen, z.T. mit B'Plänen geregelten, Bestand der Gemeinden (in 1. Linie Wohngebiete, Infrastruktureinrichtungen, aber auch Gewerbestandorte mit höheren Qualitätsstandards, Naherholungsflächen usw.) als auch verfestigte Planungen der Gemeinden.
- Große Bannwaldflächen und wertvolle Biotope im Ballungsraum werden durch den Flughafenausbau zerstört, weitere Erholungsflächen betriebsbedingt beeinträchtigt und die restlichen Erholungsflächen verstärktem Erholungsdruck ausgesetzt, ohne dass dies zu Konsequenzen im RPS / RegFNP führt.

## **2. Folgen des Flughafenausbaus: Aussagen und Umsetzung im RegFNP / RPS**

Eine raumordnerisch / bauleitplanerisch umfassende Betrachtung / Bewertung des Ausbauprojektes Flughafen findet im RegFNP / RPS nicht statt. Es wird lediglich der Ausbau und deren landseitige Verkehrskonsequenzen fixiert und als betriebsbedingte Konsequenz nur die Siedlungsbeschränkung dargestellt. Offensichtlich werden die raumordnerischen Folgen des Flughafenausbaus durch die Festlegungen der Schutzzonen nach Fluglärmenschutzgesetz weder diskutiert noch bewertet (siehe hierzu auch Kap. 3.4). Zum Beispiel wird ein an die Flughafenerweiterung mit dem Siedlungsbeschränkungsbereich anknüpfendes Siedlungsstrukturkonzept ausschließlich entlang quantitativer Kriterien behandelt. So erkennt der Entwurf des RegFNP, dass Offenbach durch den Siedlungsbeschränkungsbereich entfallenden Entwicklungsraum nicht auf eigener Fläche kompensieren kann (RegFNP-Entwurf, S. 81). Als Lösung wird über das siedlungsstrukturelle Konzept die Kompensation in Friedberg,

<sup>9</sup> Die Notwendigkeit des Stadtumbaus gilt für Offenbach als „altindustrialisierter“ Standort (ähnlich wie für Rüsselsheim und Hanau) in besonderer Weise. Erfolgreiche Anstrengungen (z.T. mit erheblichen öffentlichen Mitteln) von Jahrzehnten werden dadurch zunichte gemacht, dass sich die Nachteilszone des Flughafenausbaus genau über die „altindustrialisierte Achse“ im Rhein-Main-Gebiet legt (vgl. Anlage\_06\_1).

Butzbach und Nidderau angeboten, da hier offensichtlich genügend restriktionsfreie Flächen vorhanden sind. Eine qualitative Bewertung, was diese Entwicklungseinschränkung für das Oberzentrum Offenbach bedeutet, findet nicht statt. Es wird auch nicht zur Kenntnis genommen, entsprechend gewürdigt, abgewogen oder in die Planung eingestellt, dass es sich beim Flughafen und seiner unmittelbaren Umgebung (Airport City) nicht nur um einen Luftverkehrsknoten, sondern in der Entwicklungstendenz und der Vorstellung der Fraport AG (und anderer?) um eine eigenständige Stadt handelt (vgl. dazu Amt 60 zur „Airport-City“, Anlage 07). Hinsichtlich der Airport City hat der VGH-Kasel in seinem Beschluss zum Sofortvollzug (Januar 2009) festgehalten, dass im Rahmen der Abwägung der Themenkomplex „Airport City“ nicht ausreichend gewürdigt wurde. Zusätzliche Gutachten, die nicht nur den Terminal 3 in den Blick nehmen, wurden von dem erkennenden Senat gefordert.

## **2.1 Forderung der Stadt Offenbach**

**Die Stadt Offenbach fordert – unabhängig von ihrer Grundsatzposition unter Punkt 1 – eine umfassende, eigenständige raumordnerische / bauleitplanerische Auseinandersetzung mit dem Ausbauprojekt Flughafen am Standort. Hier besteht erheblicher Nachbesserungsbedarf. Bislang ist der RegFNP / RPS im Hinblick auf die Flughafenausbauplanung nicht an die Ziele und Grundsätze der Raumplanung angepasst. Die Stadt Offenbach fordert u.a. ein Gutachten an, in dem unterschiedliche Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (u.a. Curved Approach, Offset-Verfahren, kreuzende Bahnen, Öffnung 18-West für Landungen, etc.) untersucht und ihre raumstrukturellen Folgen dargestellt werden.**

Die Behandlung im RegFNP / RPS setzt die bisherige Tradition der vergangenen Generationen von Regionalplänen fort, indem einerseits die Entwicklung im Raum (hier im Umgriff der Siedlungsbeschränkung) in einseitiger Linearität vom Flughafen abhängig gemacht wird, andererseits Notwendigkeiten gemeindlicher Entwicklungen und Bestandsstrukturen in keiner Weise auf die Flughafenplanung durchschlagen (Gegenstromprinzip). Der RegFNP / FNP verschanzt sich hier hinter dem LEP (der wiederum erkennbare Probleme auf die nachgeordneten Planungen verschiebt) und dem PF-Beschluss.

## **2.2 Erläuterungen zur Position der Stadt Offenbach**

Da der Flughafenausbau aus dem LEP / LEP EFFM quasi wie ein „fremder Stern“ in den RegFNP / RPS implantiert wird, fallen Widersprüche zu den bisherigen Verfahrensschritten nicht auf.

Dies soll an einigen Punkten beispielhaft verdeutlicht werden:

- Siedlungsstrukturkonzept (Ziel im LEP EFFM (III.4))

Eine explizite Aufarbeitung der Auswirkungen des bestehenden und erweiterten Flughafens auf die Siedlungsstruktur (Bestandsflächen und Zuwachsflächen) in raumstruktureller / städtebaulicher und sozialstruktureller Hinsicht ist im RegFNP nicht zu finden, bzw. werden lediglich in quantitativer Hinsicht behandelt. Höchst indirekt über die Darstellung der Zuwachsflächen und die Aussagen zur Bedarfsdeckung

der Wohnbauflächen wird eine (u. E. ungenügende) Antwort gegeben. Insofern verschiebt der LEP / LEP EFFM die richtig aufgeworfene Frage nach einem Siedlungsstrukturkonzept auf die nachgelagerte Planung, ohne dass diese dann spätestens hier aufgegriffen und hinreichend beantwortet werden.

- Regionaler Ausgleich für flughafeninduzierte Nachteile (Grundsatz LEP EFFM (III.4))

Auch hier ist im RegFNP keinerlei Ansatzpunkt für die Umsetzung eines solchen kompensatorischen Konzeptes erkennbar. Diskussionen im Rahmen des RDF, wie die beständigen Vorschläge der Stadt Offenbach (z. B. in der Fluglärmkommission - u. a. mit Schreiben vom 6.11.2008 -, bzw. in der mündlichen Verhandlung am VGH im Juni 2009)<sup>10</sup> hätten zumindest Ansatzpunkte geliefert um ein notwendiges Konzept zu erstellen, wenn er denn schon den Flughafenausbau in einer derart raumbelastenden Form in die Planung aufnimmt.<sup>11</sup>

- naturschutzrechtliche Kompensation

Mit dem Flughafenausbau sind umfangreiche Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Hierfür hat der Vorhabensträger ein naturschutzrechtliches Kompensationskonzept vorgelegt (die Stadt Offenbach hat sich aus grundsätzlichen Erwägungen an der Planung im Vorfeld nicht beteiligt), das Eingang in die Planung gefunden hat. Bei einer regionalplanerischen Abwägung hätte hier auch der Aspekt der negativen Betroffenheit z. B. bei der Naherholung durch den Flughafen und seinen Ausbau, Eingang in Umfang und Priorität der Kompensationsplanung finden müssen (z.B. weiterer Ausbau des Regionalparks in Offenbach). Eine diesbezügliche Diskussion und Abwägung ist nicht erkennbar.

Des Weiteren wird an zahlreichen Grundsätzen und Zielen das Minimierungsgebot der Eingriffe immer wieder deutlich. Alle diesbezüglichen Hinweise in Bezug auf die notwendige Länge der Landebahn, ob und wie viel T3 und sonstige Flächenansprüche im sog. variantenunabhängigen Bereich aus dem PFV werden in keiner Weise im RegFNP wahrgenommen.

- Siedlungsbeschränkung

(vgl. unten Punkt 3)

- „Airportcity“

(vgl. Stellungnahme Anlage 07)

- Maßnahmen des aktiven Schallschutzes

Wenn schon der Ausbau am jetzigen Standort Eingang in die Planung gefunden hat, dann hätte dem aktiven Schallschutz größeres Gewicht beigemessen werden müs-

---

<sup>10</sup> U. a. Versetzte Landeswellen, Steilerer Anfluggleitwinkel, Offset-Anflugverfahren, Verlagerung von Verkehren, die keinen Umsteigverkehr aufweisen, Erweiterung des Pistensystems um konvergierende Pisten, Öffnung der Startbahn West zur Start- und Landebahn.

<sup>11</sup> Bspw. sind im PvFRM umfangreiche Vorarbeiten zur Windenergienutzung gelaufen, die jetzt Eingang in die Planung findet. Ähnlich gründliche Vorarbeiten im Zusammenhang mit dem Flughafenausbau wären ebenfalls erforderlich gewesen.

sen. Immerhin heißt es im Vorwort des LEP, dass das Mediationspaket (hier: Anti-Lärm-Pakt) „Grundlage der politischen Debatte und Anknüpfungspunkt des gesetzlichen Prüfungs- und Entscheidungsprozesses“ sei und (einleitend zum Ziel 7.4 des LEP), dass die „Ergebnisse des Mediationsverfahrens zu berücksichtigen sind“.

Als Maßnahme des aktiven Schallschutzes ist indirekt lediglich das Nachtflugverbot, besser die Nachtflugbeschränkungen in Form des von der Fraport AG im PFV beantragten Nachtflugverbotes für die Mediationsnacht, in die Berechnung der Siedlungsbeschränkung eingegangen. Der PF-Beschluss hingegen lässt in der sog. Mediationsnacht durchschnittlich 17 planbare Flüge zu. Hier ist als erstes die Frage nach einer Neuberechnung des Siedlungsbeschränkungsbereiches zu stellen. Dies ist vor allem deswegen mit Nachdruck zu fordern, da „durchschnittlich“ gerade in der schutzwürdigen Nacht deutlich höhere Bewegungen bedeuten kann, zusätzliche Verspätungsflüge, die diesem Kontingent nicht zugerechnet werden, weitere Erhöhungen bedeuten und die NW-Bahn von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr gesperrt wird, d.h. der gesamte nächtliche Lärm auf dem Bestandssystem abgewickelt wird. Vor diesem Hintergrund ist eine Neuberechnung des Siedlungsbeschränkungsbereiches aufgrund der zu erwartenden relevanten Ausweitung erforderlich. Diese Forderungen bleiben auch nach dem aktuellen Urteil des VGH-Kassel (21.08.2009) bestehen, da derzeit offen bleiben muss, in welcher Weise das Bundesverwaltungsgericht diese Fragestellung beurteilt oder gar die Lufthansa AG mit Ihrer Klage nach deutlich höheren nächtlichen Flugbewegungen, erfolgreich sein wird.

Weitergehende Forderungen der Mediation (Tagesrandstunden von 18:00 bis 22:00 / 6:00 bis 8:00 Uhr und Schulterstunden von 22:00 – 23:00 / 05:00 – 06:00 Uhr) sind im Rahmen der vorliegenden Planung überhaupt nicht erörtert worden, noch wurden die zahlreich vorhandenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes erwähnt, diskutiert, geprüft oder einer Abwägung unterzogen.<sup>12</sup>

Die Stadt Offenbach hat im Rahmen der Auseinandersetzung um den PF-Beschluss aktive Schallschutzmaßnahmen sowie deren Entlastungswirkung berechnen lassen (vgl. Anlage\_06\_7). Die wesentlichen Aussagen sind.

Die Betroffenheit in Offenbach durch den Flughafenausbau (Grundlage Planfeststellungsbeschluss vom Dezember 2007) in der TGZ1, TGZ2 und NSZ ergibt nach Berechnungen der Fraport AG (vgl. Anlage\_06\_4 für TGZ2):

- Siedlungsflächen von 909 ha,
- rund. 72.000 EW, und
- 34 schutzbedürftige Einrichtungen.

Die Kontrollrechnung der Stadt Offenbach im Rahmen der gerichtlichen Auseinandersetzungen zur TGZ2 ergeben (vgl. Anlagen\_06\_5 und 06\_8):

- eine betroffene Siedlungsflächen von 1.190 ha,
- rund 87.000 EW und
- 125 schutzbedürftige Einrichtungen

Die Vorschläge der Stadt Offenbach für Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes, ergeben in Offenbach: nur noch eine betroffene Siedlungsfläche von 67 ha, rund 5.700 EW und 21 schutzbedürftige Einrichtungen<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup> Zu den Vorschlägen der Stadt Offenbach hinsichtlich des aktiven Lärmschutzes siehe Fußnote 10.

<sup>13</sup> Themenpapier (TP) Regionalplanung und Siedlungsbeschränkungsbereich versus Planfeststellung und Bauverbote nach Fluglärmschutzgesetz, fdc Airport Consulting, Offenbach, 27.06.2009.

Insgesamt ergibt sich durch die Entlastungsvorschläge der Stadt Offenbach ein deutlich kleinerer Siedlungsbeschränkungsbereich und erheblich kleinere Schutzzonen nach Fluglärmenschutzgesetz, mit der Folge einer flächenmäßig geringeren Anzahl an Bauverboten für schutzbedürftige Einrichtungen, einer drastischen Senkung der Kosten für passiven Schallschutz an schutzbedürftigen Einrichtungen (in Offenbach ca. 85 Mio. Euro) den die Stadt oder die Träger der Einrichtung selbst zu tragen hätten und nicht zuletzt alleine in Offenbach mehr als 80.000 Personen, die von Fluglärm entlastet werden. Der RegFNP / RPS beschäftigt sich nicht einmal im Ansatz damit.

### **3. Siedlungsbeschränkung**

#### **3.1 Darstellung und Aussagen im RegFNP / RPS**

Im Ziel 3.4.4-1, RegFNP S. 48ff, wird jetzt festgelegt, dass „neue Wohnbauflächen und Mischgebiete“ im Rahmen der Bauleitplanung nicht zulässig sind. Die Formulierung ersetzt den bisherigen Begriff „neue Wohnbaugebiete“. Die sonstigen Regelungen bringen keine Veränderung.

Im RPS 2000 (2.4.1, S. 20) wird der Siedlungsbeschränkungsbereich als Vorsorge-maßnahme bezeichnet und ausgeführt, dass bestehende Bauflächen und rechtskräftige Bebauungspläne von den Restriktionen des Siedlungsbeschränkungsbereichs ausgenommen sind. Weiter wird ausgeführt, dass eine Umsetzung dieser Ausnahmen im Interesse des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm jedoch nicht empfohlen wird. Eine ähnliche oder vergleichbare Aussage fehlt vollständig im vorliegenden Entwurf des RPS / RegFNP.

Das Siedlungsbeschränkungsgebiet (SBG) diene dem vorbeugenden Schutz vor Fluglärm, so der Entwurf. Die Grenze des Gebietes wird auf der Grundlage des LEP EFFM vom 12.09.06 (Ausbau mit NW-Bahn) und „für den auf der Grundlage einer aktualisierten Luftverkehrsprognose ergänzend zum Planungshorizont 2015 betrachteten Prognosehorizont 2020“ von 701.00 Flugbewegungen/Jahr, bzw. PFB vom 18.12.2007 festgelegt. Maßgeblich ist die 60dB(A)-Isophone mit Halbierungsparameter  $q=3$ , 100%-Regelung und AzB 1984 nach LAI-Fluglärmleitlinie (also ansonsten gleiche Parameter wie bisher) (vgl. Anlage\_06\_2). Bei der Berechnung der Isophone für den Siedlungsbeschränkungsbereich ist zu beachten, dass dafür das gleiche Betriebsszenario (DES) zugrunde gelegt wird, wie es für die Verordnung zur Festlegung der Schutzbereiche nach Fluglärmenschutzgesetz durch die Landesregierung erforderlich ist. Nach Auffassung der Stadt Offenbach muss dazu das für die Abwägung in der Planfeststellung herangezogene Betriebsszenario (DES) mit der Betriebsrichtungsverteilung der Jahre 1996 bis 2005 herangezogen werden. Andernfalls sind weder die Ergebnisse vergleichbar noch deren Auswirkungen valide ermittelt.

Für den Verkehrslandeplatz Egelsbach wird eine 55dB(A)-Lärmkontur als SBG festgelegt.

#### **3.2 Forderung der Stadt Offenbach**

---

TP Vergleichende Darstellung der Tag-Schutzzone 2 auf dem gebiet der Stadt Offenbach (Planfeststellungsbeschluss, Beigeladene, Dr. Maschke, Revision A), fdc Airport Consulting, Offenbach, 04.08.2009.

TP Möglichkeiten der Verringerung der von Fluglärm Betroffenen durch aktiven Lärmschutz, fdc Airport Consulting, Offenbach, 06.08.2009.

**Das jetzige SBG im RegFNP wird abgelehnt.  
Das bisherige regionalplanerische Konzept der Siedlungsbeschränkung als alleiniger Konsequenz des Vorsorgeprinzips ist unzureichend.  
Es ist zu einem wirklichen Vorsorgeprinzip im Hinblick auf Zuwachsflächen, Umstrukturierung und Bestandsflächen auszubauen.  
Dabei ist nicht nur die Planung der Fraport AG (Betriebskonzept) und die Vorgabe des LEP / LEP EFFM zu übernehmen, sondern im Sinne nachhaltiger / dauerhafter Konfliktbewältigung die sonstigen raumordnerischen Ziele deutlicher zu berücksichtigen, aktive Lärmschutzmaßnahmen und Betriebskonzepte einzubeziehen und verfestigte Planungen der Kommunen einzustellen.  
Unter Berücksichtigung von Punkt 1 und unter Vernachlässigung vorangestellter Grundsatzposition könnten hilfsweise max. einem SBG als Ausgangsbasis lediglich 325.000 Fbw/a (PF-Beschluss 1971) / 520.000 Fbw/a (Planungsnull-Fall) zu Grunde gelegt werden.**

Den offensichtlich Konflikt zwischen Verkehrsbedarf des Flughafens und raumordnerisch und städtebaulich gesicherter Entwicklung der Region muss die Regionalplanung auch über betriebliche Restriktionen für den Flughafen und nicht nur - wie im vorliegenden Entwurf geschehen - zu Lasten der raumordnerischen Entwicklung der Region lösen (Gegenstromprinzip). Der Flughafen hat über die Fachplanung die Möglichkeit, seine Entwicklung in Räumen zu sichern, die diese raumordnerische Konflikte nicht aufweisen. Der Raumordnung das Recht zu bestreiten, raumordnerische Konflikte auch in der Raumordnung zu lösen und zur „Konfliktbewältigung“ am Standort nur auf die Fachplanung zu verweisen, ist der falsche Weg. Die Fachplanung, hier der Luftverkehr, hat die Möglichkeit, diesen Konflikten durch eine Standortverlagerung auszuweichen. Seit Jahrhunderten entwickelte Siedlungsstrukturen können weder ausweichen noch verlagert werden. Die bisherige „Konfliktlösung“, die zusätzlichen Belastungen durch den Luftverkehr für „nicht unzumutbar“ zu erklären, ist real keine Konfliktlösung, sondern für die Betroffenen eine Zumutung.

Dabei ist in der Abwägung auch deutlich einzustellen, dass bereits heute z. T. die Grenzen der Belastung erreicht (vgl. dazu Urteil des VGH-Kassel vom 02.04.03 für die Stadt Offenbach)<sup>14</sup> und bereits die Grenze des Gesundheitsschutzes überschritten sind. Eine weitere Bündelung des Fluglärms – wie im Ausbaufall geplant – ist daher nicht hinnehmbar.

Hierbei sind die seitens des PF-Beschlusses zugelassenen durchschnittlichen 17 planbaren Flüge in der Zeit von 23.00 bis 5.00 Uhr in keiner Weise berücksichtigt (ebenso die 150 durchschnittlichen Fbw. in der Zeit von 22:00 bis 06:00). Zusätzlich ist in den Blick zu nehmen, dass die Lufthansa AG gegen den PF-Beschluss Klage erhoben hat, mit dem Ziel, mehr als die zugelassenen 17 Nachtflüge zu erhalten. Dies führt dazu, dass der RegFNP/RPS eine „worst-case“ Betrachtung vornehmen muss, um eine dauerhafte Konfliktbewältigung überhaupt leisten zu können.

### **3.3 Erläuterungen zur Position der Stadt Offenbach**

<sup>14</sup> „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 02.04.03).

### **3.3.1 Siedlungsbeschränkung ...**

#### **... zwischen Vorgabe aus LEP / LEP EFFM und Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und Lärmphysik.**

Der LEP legt eine Kontur von max. 62dB(A) fest. Der RegFNP / RPS weicht ohne Begründung nach unten auf 60dB(A) ab. Die Stadt Offenbach hält dies im Sinne des vorbeugenden Lärmschutzes weder für angemessen noch für eine ausreichende Konfliktlösung. Generell muss sich die Regionalplanung die Frage stellen, ob die Erweiterung eines derart lärmintensiven Unternehmens wie der Flughafen, auch wenn er der öffentlichen Daseinsvorsorge dient, in zentraler Lage der Agglomeration raumordnerisch bewältigt werden kann. Gerade für die Stadt Offenbach, die mit 2.618 EW/km<sup>2</sup> deutlich über dem Durchschnitt des Planungsverbandes (889 EW/km<sup>2</sup>) liegt und insgesamt hinter Frankfurt (2.628 EW/km<sup>2</sup>) die höchst Einwohnerdichte der Region aufweist, ist diese Frage evident (vgl. Entwurf RegFNP, S.10). Es ist keine ausreichende Bewältigung, die Auswirkungen für „nicht unzumutbar“ oder „gerade noch hinnehmbar“ zu erklären und den von den Auswirkungen Betroffenen die alleinige Last der Konfliktbewältigung zu überlassen. Über dies hinaus erfüllt die kommunale Planung die öffentliche Daseinsvorsorge in vielfältiger Weise und gerade die Einschränkung dieser Funktion durch die Bauverbote nach Fluglärmschutzgesetz hätte den Ausbaubelangen im Rahmen der Abwägung entgegen gestellt werden müssen. Die gilt für das Oberzentrum Offenbach in besonderer Weise, da gerade diese Funktion öffentliche Daseinsfürsorge über die Grenzen der Stadt hinaus erfüllt.

Die Belästigungsstudie des RDF hat hierzu entsprechende Erkenntnisse beigetragen. Das Präventivkonzept der Stadt Offenbach geht (gerade unter Berücksichtigung der Belästigungsstudie) von einer erheblichen Belästigung am Tage bei 50dB(A) (gesunde Erwachsene) aus.

Ferner ist die Beschreibung der Berechnungsparameter unvollständig und bedarf der Präzisierung: es ist unklar, ob der Berechnung das von der Fraport beantragte Nachtflugverbot (besser: Nachtflugbeschränkungen) zugrunde liegt; ob für die Flugroutenbelegung das aktuelle (PF-Antrag 2007) Betriebskonzept der Fraport AG zugrunde gelegt wurde und ob auf das aktuelle DES zurückgegriffen wurde (hier gibt es erhebliche Differenzen zwischen Planungsflugplan und Datenerfassungssystem, was zu einer zu optimistischen Lärmkontur führt). – Weitere lärmphysikalische Schwächen des AzB-Modells bestehen (vgl. ebenfalls Einwendungen OF, 2. Offenlage). Diese Fragestellung hat sich im Laufe des Klageverfahrens weiter verschärft, da die Fraport AG zunächst Mitte Mai 2009 ein neues DES vorgelegt hat, dieses dann jedoch innerhalb von 14 Tagen aufgrund gravierender Mängel wieder zurückgezogen hat und Ende Mai 2009 ein wiederum verändertes DES ins Verfahren eingebracht hat. Auch dieses DES wurde seitens der Fraport AG nicht korrekt ermittelt, wie sich im Laufe der mündlichen Verhandlung vor dem VGH-Kassel herausstellte (02. bis 26. Juni 2009). Unter anderem führte dieser Punkt dazu, dass das Gericht den Klägern, so auch der Stadt Offenbach, einen so genannten Schriftsatznachlass gewährt hat um zu diesem Punkt eine weitere Stellungnahme abgeben zu können.

Welchen Einfluss und Auswirkungen diese Veränderungen haben, hat die Stadt Offenbach für Ihr Stadtgebiet ermitteln lassen (vgl. Anlage\_06\_6). Es ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass ein korrektes und wie von der aktuellen AzB/AzD geforderter qualitätsgesichertes DES auch beim Siedlungsbeschränkungsbereich vollständig andere Konturen hervor bringen wird. Aus Sicht der Stadt Offenbach kann es nicht sein, dass der gesamten raumordnerischen Bewertung ein völlig anderes Betriebskonzept zugrunde gelegt wird als im Planfeststellungsverfahren.

### **3.3.2 Siedlungsbeschränkung ... ...zwischen 100 : 100 – Regelung der „Real“-verteilung (+ $\sigma$ ) und dem Fluglärmschutzgesetz**

Das SBG wird – wie im RPS 2000 – nach der sog. 100:100 – Regel (d.h. in der Addition der 2 Betriebsrichtungen) festgelegt. Dies entspricht der Empfehlung des LAI, dem Beschluss der RVS, dem Beschluss der Mediationsgruppe und dem Wunsch zahlreicher Gemeinden. Allerdings muss festgehalten werden, dass die Fraport AG im Planfeststellungsantrag auf die sog. Realverteilung (+ $\sigma$ ; d.h. einen Zuschlag für die jährlichen Schwankungen in der Betriebsrichtungsverteilung) abhebt. Das bedeutet, dass die Kurven zur Darstellung der Betroffenheit und damit letztlich auch zur Bewertung von Varianten, zur Festlegung des passiven Schallschutzes und zur Entschädigungsregelung wesentlich kleiner ausfallen (in OF entfällt damit wesentlich der Bereich auf der Abflugroute Nordost-lang mit Westend und Nordend).

Das nunmehr gültige Fluglärmschutzgesetz trifft Regelungen, die in mehrerer Hinsicht für die Stadt Offenbach relevant sind und bisher in den vorliegenden raumordnerischen Verfahren keine Rolle gespielt haben. Dies gilt in erster Linie für die Tag-Schutzzone 2, die nach Aussagen des VGH-Kassel (Entscheidung zum Sofortvollzug vom 15.01.2009) in etwa dem Siedlungsbeschränkungsbereich entspricht.<sup>15</sup> Somit gelten im Siedlungsbeschränkungsbereich zukünftig nicht nur die Restriktionen für die Ausweisung neuer Wohnflächen, sondern auch die gemäß § 5 Fluglärmschutzgesetz geltenden Bauverbote für schutzbedürftige Einrichtungen (Kitas, Schulen, Krankenhäuser, Altenheime, usw.). Da sowohl der Siedlungsbeschränkungsbereich und die Tag-Schutzzone 2 mehr als 70% der besiedelten Fläche der Stadt Offenbach überlagern, können die Aufgaben einer Großstadt, auch vor dem Hintergrund der oberzentralen Funktion, durch die kommunale Selbstverwaltung nicht mehr gewährleistet sein. Hinzu kommt, dass im Bereich der Tag-Schutzzone 2 der notwendige passive Lärmschutz nicht mehr vom Verursacher getragen werden muss, sondern von den jeweiligen Betreibern/Eigentümern. In der Stadt Offenbach bedeutet dies einen Investitionsbedarf von ca. 85 Mio. Euro allein für die betroffenen schutzbedürftigen Einrichtungen, im Bereich der Wohnungen ist mit einem Kostenbedarf von rd. 190 Mio. € zu rechnen. Es erscheint fraglich, ob alle Träger in der Lage sind, die auf sie zukommenden hohen Kosten des passiven Lärmschutzes zu tragen. Diese ungeklärte Frage geht aber zu Lasten des vorsorgenden Gesundheitsschutzes der Nutzer, der Beschäftigten in diesen Einrichtungen und der Einwohner. Diese wesentlichen Fragen wurden bisher weder erwähnt noch sind sie abgewogen, noch ist eine Kompensation für diese Eingriffe im RPS / RegFNP erkennbar.

### **3.3.3 Siedlungsbeschränkung ... ...zwischen Fraport-Betriebskonzept und Notwendigkeit aktiven Lärm- schutzes**

Bereits unter 2.2 sind Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes angesprochen worden. Dem im RegFNP dargestellten SBG ist das Betriebskonzept der Fraport AG zum

---

<sup>15</sup> Die von der Stadt Offenbach geforderte Neuberechnung des Siedlungsbeschränkungsbereichen auf Grundlage eines qualitätsgesicherten Datenerfassungssystems (DES) kommt hier möglicherweise zu vollkommen anderen Ergebnissen.

Ausbau unterstellt, dass lediglich Nachtflugbeschränkungen<sup>16</sup> (dabei sind die Schulerstunden in keiner Weise einbezogen) enthält. Weitere Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sind erforderlich, und müssen zu einem veränderten Betriebskonzept des Flughafens führen, was sich in einer veränderten Kontur des SBG niederschlagen würde (Entlastungskonzept siehe Anlage\_06\_7). Hier sei auch auf die Diskussion im aktuellen PFV um die Deckelung der Flugbewegungen verwiesen, die keineswegs bei den jetzt unterstellten 701.000 Fbw/a landen muss. Dies zeigte sich im Rahmen des PFB-Verfahrens anhand des eingestellten zukünftigen Flugzeugmixes. Wie nunmehr von der Beigeladenen (Fraport AG) schriftlich bestätigt, ist der zukünftige Flugzeugmix (63% mittlere Flugzeuge, 36% schwere Flugzeuge und 1% leichte Flugzeuge) nicht durch den Prognosegutachter ermittelt, sondern durch die Fraport AG dem Prognosegutachter vorgegeben worden. Für die erwarteten 88 Mio. Passagiere für das Jahr 2020 wäre unter den Bedingungen des heutigen Flugzeugmixes mit ca. 780.000 Flugbewegungen zu rechnen. Damit wird deutlich, dass die angenommenen 701.000 Flugbewegungen im Jahr 2020 nur richtig sein können, wenn ein offensichtlich fiktiver und nicht belegbarer Flugzeugmix in den Auswirkungsbetrachtungen unterstellt wird. Die Stadt Offenbach hat den Verlauf des Flugzeugmixes seit 1995 ausgewertet und konnte keine Anhaltspunkte dafür finden, dass sich der zukünftige Flugzeugmix vom heutigen Flugzeugmix (74%, 25%, 1%) unterscheiden wird. Insofern bleibt es bei der Forderung der Stadt Offenbach für die Auswirkungsbetrachtung die sog. technisch planbare Kapazität und nicht wie geschehen, die geplante Kapazität des ausgebauten Flugbetriebsflächensystems zu betrachten und den Auswirkungsbetrachtungen zugrunde zu legen. Diese Forderung wird durch die aktuellen Aussagen des Vorstandsvorsitzenden der Fraport AG, Dr. Stefan Schulte, eindrucksvoll bestätigt, da nach Errichtung der NW-Bahn nunmehr verstärkt Billigflieger am Frankfurter Flughafen zum Einsatz kommen sollen.<sup>17</sup> Abgesehen von der Tatsache, dass das LCC-Segment (Billigflieger) eindeutig dem Originärverkehr zuzuordnen ist und nichts mit der zentralen Ausbaubegründung (Stärkung der Hubfunktion) zu tun hat, stellt sich die Frage, wie dieses bisher am Frankfurter Flughafen nicht prognostische ermittelte Verkehrssegment die Gesamtkapazität und das landseitige Passagieraufkommen beeinflusst. Nach einhelligen Aussagen der Luftverkehrswirtschaft, dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft und Verkehr sowie dem VGH-Kassel werden die langfristigen Wachstumsprognosen von der derzeitigen Wirtschaftskrise nur unwesentlich berührt. Dies bedeutet, dass das nunmehr neu hinzukommende Verkehrssegment des LCC-Verkehrs zu den bisherigen Prognosen additiv zu bewerten ist.

Der Prüfungsvorbehalt aus dem PFB vom 18.12.2007 ist nicht geeignet, ein Überschreiten der 701.000 Flugbewegungen zu verhindern. Die retrospektive Betrachtung des Frankfurter Flughafens zeigt, dass sämtliche wesentlich „härteren“ Maßnahmen wie der Prüfungsvorbehalt (gemeint sind Aussagen des Planfeststellungsbeschluss von 1971 und Gesetze in der Folge des Flughafenausbaus mit der Startbahn 18) dem Wachsen des Flughafens „über den Zaun“ keinen Einhalt gebieten konnte. Wenn, wie die Oberste Landesplanung und die Planfeststellungsbehörde, 701.000 Flugbewegungen als nicht unzumutbar bezeichnet haben, ist nicht erkennbar, aus welchen Gründen z.B. 780.000 Flugbewegungen Eingriffe der zuständigen Behörde im Sinne einer Flugbewegungsbegrenzung nach sich ziehen oder auslösen werden. Weder der LEP 2000, noch der LEP/EFFM, noch der PFB vom 18.12.2007 ermitteln

---

<sup>16</sup> Die seitens des PFB-Beschlusses erlaubten 17 planbaren Nachtflüge sind raumordnerisch nicht abgewogen.

<sup>17</sup> hr-online.de vom 07.09.2009.

die planbare technische Kapazität des Ausbauvorhabens und liefern auch keinen Beitrag zur Frage der Belastungsgrenzen der Region in Bezug auf den Fluglärm. Dies ist zumindest für die Frage der planbaren technischen Kapazität erstaunlich, da der LEP 2000 (S. 43, Abs. 8) „bei der Planung neuer sowie den Ausbau bestehender Verkehrswege (...) entsprechend der Kapazität mögliche volle Auslastung der Verkehrswege zu berücksichtigen“ fordert. Der Flughafen Frankfurt ist auch nach der Definition des LEP unzweifelhaft eine Verkehrsanlage und die dazugehörigen Flugrouten sind als Verkehrswege zu definieren.

### **3.3.4 Siedlungsbeschränkung ...**

**... zwischen Steuerung der Zuwachsflächen (Vernachlässigung der Entwicklung im Bestand, Ausblenden der Umstrukturierungsfälle) und Vernachlässigung des Bestandes**

So sehr der Vorsorgecharakter der Regelung auch betont wird, so sehr greift die Regelung neben die realen Verhältnisse. Würde die vorbereitende Bauleitplanung / Regionalplanung sich stärker mit den realen Verhältnissen und den beschriebenen / festgestellten Entwicklungstendenzen in der Region beschäftigen, so würde sehr schnell erkennbar, dass Umstrukturierungen und Nachverdichtung im Sinne der Innenentwicklung, des Bodenschutzes und des Freiraumschutzes konstituierende Entwicklungsperspektiven gemeindlicher Stadtentwicklung sind und daher eine Reduktion des Problems auf die Verhinderung von Zuwachsflächen zu kurz greift. Gerade in den zitierten, ausgeblendeten Bereichen findet ein Großteil kommunaler Stadtentwicklung statt, ja muss stattfinden (auch im Sinne des Leitbilds der Region und weiterer Ausführungen des RegFNP – vgl. z. B. S. 37).

Hier muss das Instrument der Siedlungsbeschränkung durch weitere, regionalplanerische / bauleitplanerische Ansätze ergänzt werden und kann den Bestand nicht nur den (ungenügenden) Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes oder Auflagen zum Planfeststellungsverfahren überlassen.

Die Stadt Offenbach erwartet hier raumordnerische / bauleitplanerische Zielvorgaben, die auch auf das Fachplanungsrecht durchschlagen.

### **3.3.5 Siedlungsbeschränkung ...**

**... zwischen linearer Abhängigkeit von der Flughafenentwicklung und „Gegenstromprinzip“ (verfestigte kommunale Planungen und Entwicklungsspielräume)**

Betrachtet die Stadt OF die Geschichte der Siedlungsbeschränkungen (vgl. anliegende Karte), so muss mit aller Deutlichkeit festgestellt werden, dass sich nicht OF und andere Gemeinden auf den Flughafen zu entwickelt haben, sondern der Flughafen über die Gemeinden hinauswächst, mit dem Ergebnis, dass mit dem SBG gemäß RegFNP gut 52% des OF-Gemeindegebietes der Siedlungsbeschränkung unterliegen (dies sind etwa 70 % der besiedelten Fläche). Es wird deutlich, dass das SBG als einseitige Variable der Flughafenentwicklung mit nunmehr 701.000 Fbw/a gesehen wird. Raumplanung / Bauleitplanung kann aber keineswegs als einseitige Variable angesehen werden, sondern muss den inzwischen erlangten Bestand der Gemeinde (als „verflossene“ rechtskräftig vollzogene Planung), die aktuelle verfestigte gemeindliche Planung und Entwicklungsspielräume gemeindlicher Planung im Gegenstromprinzip mit einbeziehen. Dabei handelt es sich bei Offenbach nicht um irgendeine Wohnsitzgemeinde, sondern um ein Oberzentrum in der polyzentrisch verfassten Region. Diesen Oberzentren schreibt das Leitbild mit dem Ziel „Region der

starken Zentren“ wichtige Impulswirkungen zu und auf S. 37 (RegFNP) ist zu lesen, dass der Verdichtungsraum als Wohnstandort gefördert werden soll, „wobei die Oberzentren mit hoher Priorität zu entwickeln sind“ (siehe hierzu auch Kap. 3.1). Um die historische Entwicklung und das auch in der Vergangenheit vernachlässigte Prinzip der Vorsorge zu verdeutlichen, wird im Anhang eine denkbare Siedlungsbeschränkung von etwa 500-520.000 Fbw/a (sog. Prognosenuß-Fall) unterstellt, der nach dem Urteil des VGH Kassel auf der Grundlage des PF-Beschlusses 1971 von den Gemeinden eigentlich zu antizipieren war (vgl. Anlage\_06\_3 ). Es wird deutlich, dass eine Reihe von Projekten unter Vorsorgegesichtspunkten nicht hätte realisiert werden können. Für die Betroffenen versagt das sog. Vorsorgeprinzip der Siedlungsbeschränkung. Es führt in seiner bisherigen Form, die mit dem RegFNP / RPS fortgesetzt werden soll, lediglich dazu, dass dem Flughafen der Rücken für eine weitere Steigerung der Flugbewegungen und damit zum weiteren hinauswachsen über die benachbarten Gemeinden zu Lasten der Gemeinden und der betroffenen Einwohner, frei gehalten wird.

### **3.3.6 Siedlungsbeschränkung ...**

#### **... zwischen Planfeststellung 1971 und Planfeststellungsbeschluss 2007**

Die Geschichte der Siedlungsbeschränkung macht deutlich, dass die Gemeinden, so auch die Stadt Offenbach, lange Zeit mit der Entwicklung gemäß PF-Beschluss 1971 zur 18-West rechnen konnten. Inhalte waren Ausbau bis 325.000 zivile Fbw/a, die Verschiebung des Parallelbahnsystems in Richtung Westen und die Startbahn 18-West zur Lärmverteilung, kein weiterer Ausbau. Auf der Basis des PF-Beschlusses 1971 reichte keine Siedlungsbeschränkung nach Offenbach hinein. Offenbach hat sich darauf planerisch eingestellt. Dies galt sogar noch zum Zeitpunkt der Rechtskraft des FNP OF 1984 und des FNP UVF 1987 (allerdings auf der Basis von 62dB(A)). 1992 wurde erstmals die Zahl von 325.000 Fbw/a überschritten. Nun werden gemäß Antrag der Fraport AG von 2007 = 701.000 Fbw/a als Ausgangsbasis festgelegt und zur Grundlage der Festlegung des Siedlungsbeschränkungsbereichs und der Schutzzonen nach Fluglärmschutzgesetz zum Nachteil der kommunalen Selbstverwaltung bestimmt.

### **3.3.7 Siedlungsbeschränkung ...**

#### **... zwischen Prognose und planbarer technischer Kapazität**

Heute sind knapp 500.000 Fbw/a erreicht, wobei in den „Ist-Klageverfahren“ verschiedener Kommunen und Verbände vor dem VGH-Kassel (darunter auch Offenbach) den Gemeinden entgegengehalten wurde, dass die technische Kapazität des ohne Begrenzung genehmigten Bahnsystems als Belastung hinzunehmen sei. Verwunderlich ist dabei, dass die Siedlungsbeschränkung im Regionalplan (obwohl als Vorsorge deklariert) stets den Flugbewegungen hinterher hinkte. Diese Geschichte scheint sich mit dem jetzigen SBG fortzusetzen.

Es ist keineswegs nachvollziehbar, warum für die SBG-Kontur lediglich die 701.000 Fbw/a aus der aktuellen Fraport-Prognose unterstellt werden. Der LEP / LEP EFFM enthält überhaupt keine quantitative Angabe. Lediglich in der Begründung (IV.1 – Planungsvoraussetzungen) wird auf die entsprechenden Fraport-Prognosen (2015 = 660.000; 2020 = 701.000) verwiesen, wobei festgehalten wird: „Bei Zugrundelegung dieser (erhöhten) Annahme ergeben sich keine abweichenden Ergebnisse im Hinblick auf die getroffenen Festlegungen“ (LEP EFFM, S. 7).

Ganz offensichtlich bezieht sich der RegFNP / FNP auf den Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007. In diesem „(unter Berücksichtigung der Prognosen von Intraplan und TUHH)“ ist zu lesen, dass es bei Scheitern des (juristisch nach wie vor wackeligen) Nachtflugverbots 718.000 Fbw/a im Jahr 2020 geben wird und dass bei Betrachtung des Jahres 2025 von mehr als 745.000 Fbw/a mit Nachtflugverbot (ohne Nachtflugverbot ca. 765.000 – 770.000 Fbw/a) auszugehen ist. Diese Entwicklung wird jedoch nicht einmal ansatzweise betrachtet oder bewertet, obwohl es sich sehr wohl um die langfristigen Vorstellungen des Vorhabensträgers handelt. Und schon gar nicht wird die technisch planbare Kapazität (aus den PF-Unterlagen der Fraport errechenbar, bzw. nach Simulation der ZRM-Einwender auf dem EÖT) von 900.000 Fbw/a eingestellt, die nach der Aussage des LEP (bei der Planung / Lärmbelastung von Verkehrswegen „ist eine entsprechend der Kapazität mögliche volle Auslastung der Verkehrswege zu berücksichtigen“, S.43) heranzuziehen ist.<sup>18</sup>

**Deutlich wird, dass der RPS / RegFNP sich offensichtlich nicht kritisch mit den Wachstumspotenzialen des Flughafens und seinen negativen raumordnerischen und seinen positiven wirtschaftlichen Effekten auseinandersetzt. Der RPS / RegFNP in der vorliegenden Form genügt weder den Ansprüchen der Region nach einer geordneten und nachhaltigen raumordnerischen Entwicklung unter Berücksichtigung einer hierarchischen Ordnung des Raumes noch den Bedürfnissen des internationalen Verkehrsknotens nach einer geordneten dauerhaften Entwicklung.**

### **3.4 Bauverbote gemäß § 5 Fluglärmschutzgesetz**

Die Stadt Offenbach ist der Auffassung, dass die Folgen der gemäß § 5 Fluglärmschutzgesetz durch eine Verordnung des Landes Hessen festzulegenden Bauverbote bereits im LEP EFFM zu behandeln waren. Dies ergibt sich zunächst aus der Verabschiedung des Gesetzes durch den Bundesrat (16.02.2007; 830. Sitzung) und der folgenden Inkraftsetzung des Gesetz zur „Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen“ vom 1. Juni 2007. Das dies der zu beachtende Termin ist, wurde im Verwaltungsstreitverfahren um den Flughafen Kassel Calden (Az.: 11 C 2123/07.T vom 17. Juni 2008):bestätigt.

*„Der Anwendbarkeit der Neufassung des Fluglärmschutzgesetzes steht nicht entgegen, dass das Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Verkehrslandeplatzes Kassel-Calden vor dem 07. Juni 2007 begonnen worden ist. Es ist zwar denkbar, dass ein Planungsverfahren nach „altem Recht“ zu Ende zu führen ist, dazu bedarf es aber einer ausdrücklichen Übergangsregelung, die hier nicht erlassen worden ist. Art. 6 des Gesetzes vom 01. Juni 2007 gilt vielmehr ausnahmslos.“*

Die „Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000“ (LEP EFFM) datiert vom 22. Juni. 2007. Hieran ist erkennbar, dass der LEP EFFM die Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes und hier insbesondere die Auswirkungen der Bauverbote gemäß § 5, hätte berücksichtigen können und müssen. Dies ist nicht geschehen. Umso erstaunlicher ist, dass der zum Entwurf des RegFNP gehö-

---

<sup>18</sup> Siehe hierzu auch Protokoll der 47. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr und 50. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, ländlichen Raum, und Verbraucherschutz zur öffentlichen Anhörung zum LEP EFFM, vom 13.02.2007, S. 55.

rende Umweltbericht zumindest das Fluglärmschutzgesetz benennt. „Zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen schreibt das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FlugLärmG) in § 2 vor, dass für Flugplätze Lärmschutzbereiche eingerichtet werden. In § 13 des FlugLärmG werden weitergehende planungsrechtliche Vorschriften zugelassen“ (Umweltbericht zum Entwurf des RegFNP, S.5). Aus welchen Gründen die wesentliche Eingriffsregelung und deren Folgen für die kommunale Planung des § 5 unbeachtet bleiben ist für die Stadt Offenbach nicht nachvollziehbar.

Der Planfeststellungsbeschluss (18. Dezember 2007) geht mit dem Thema Bauverbote nach Fluglärmschutzgesetz in ähnlicher Weise um. Zwar zählt der Planfeststellungsbeschluss in der in mit der TGZ 2 in etwa vergleichbaren Fluglärmisophone von 55 dB(A)<sub>tag</sub> in Offenbach nur 31 schutzbedürftige Einrichtungen auf, setzt sich jedoch mit der langfristigen Wirkungsweise dieser Bauverbote für die schutzbedürftigen Einrichtungen der wohnortnahen Versorgung der Bevölkerung in keiner Weise auseinander. Abgesehen davon, dass die quantitative Bewertung des Planfeststellungsbeschlusses gravierende Mängel aufweist (die Stadt Offenbach zählt in der TGZ 2 insgesamt 125 schutzbedürftige Einrichtungen), ist dieser für die Stadt Offenbach wesentliche Punkt bisher noch in keinem Verfahrensschritt seiner Bedeutung entsprechend gewürdigt oder abgewogen worden.

Ein von der Stadt Offenbach in Auftrag gegebenes Gutachten kommt zu folgendem Ergebnis:

*„So liegen bei einem Flughafenausbau wesentliche potentielle Entwicklungsflächen für Wohnsiedlungen im Bereich der Bauverbote und -beschränkungen nach Fluglärmschutzgesetz, so dass die als Ziel der Raumordnung verankerte und mit der Bevölkerungsprognose zum LEP Hessen 2000 unterlegte Schwerpunktbildung der Wohnsiedlungsentwicklung auf zentrale Orte mit günstiger Zuordnung zum Schienenpersonennahverkehr u. a. in Offenbach nicht mehr umsetzbar ist. Noch problematischer ist die künftige Entwicklung sozialer Infrastrukturen (Kindergärten, Schulen, Senioreneinrichtungen, Krankenhäuser etc.), die im Großteil des Kernstadtgebiets grundsätzlich nicht mehr möglich sein wird. Besonders problematisch ist in diesem Zusammenhang, dass die zur Abwägung notwendigen Eingangsdaten, z. B. die Zahl der Nutzer lärmsensibler Einrichtungen wie Krankenhäuser, Altenheime, Kindergärten und Schulen, für den gesamten Auswirkungsbereich des geplanten Flughafenausbaus flächendeckend vorhanden sind und auch die Projektion in die Zukunft auf Basis der nach Kommunen aufgelösten raumordnerischen Bevölkerungsprognose problemlos möglich ist. Ohne dies hier unter Betroffenheitsgesichtspunkten für die Stadt Offenbach aufzugreifen, wäre es die unabweisbare Aufgabe der Landesentwicklungsplanung in ihrer Verantwortung für das System der zentralen Orte und die großräumige Steuerung der Siedlungsentwicklung gewesen, insbesondere die Beeinträchtigung höherrangiger zentraler Orte bezüglich der über die Eigenentwicklung hinausgehenden Wohnsiedlungsflächenentwicklung und der sozialen Infrastrukturen eingehend zu untersuchen und ggf. siedlungsstrukturelle Konsequenzen abzuleiten“ (Fachgutachten im Rahmen des Normenkontrollverfahrens gegen die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nach § 8 Abs. 7 HLPG – Erweiterung Flughafen Frankfurt Main – (LEP EFFM), Angewandte Stadtforschung Steinebach GmbH, August 2008).*

Im gleichen Gutachten wurden Projektionen für die Bevölkerungsentwicklung, aber auch für die dafür erforderlichen schutzbedürftigen Einrichtungen vorgenommen. Im

Ergebnis ist festzuhalten, dass die Stadt Offenbach eine positive Vorausschau (bis 2020) sowohl in der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung, aber auch einen Zuwachs bei lärmsensiblen Gruppen zu erwarten hat. Dies hat einen erhöhten Bedarf an schutzbedürftigen Einrichtungen zur Folge, die mit den Bauverböten nach § 5 Fluglärmschutzgesetz nicht vereinbar sind.

Abschließend sei an dieser Stelle auf das Klinikum Offenbach GmbH (ebenso wie die Stadt Offenbach Musterkläger im Verfahren gegen den Flughafen ausbau), die ein eigenständiges Gutachten (ANDREE CONSULT 2009) zur Frage der Wirkungsweise und Folgen des Bauverbötes auf das Klinikum erstellt hat, hingewiesen. Die Kernaussagen des Gutachtens sind, dass bei strikter Anwendung des Bauverbötes der Standort des Klinikums in Offenbach nicht mehr haltbar ist. Unter der Annahme einer Ausnahmegenehmigung werden von ANDREE CONSULT weiterhin gravierende Marktnachteile gesehen (z.B. erhebliche Verlängerung von Genehmigungsprozessen). Auch diese Auswirkungen werden vom RegFNP / RPS bisher nicht im Ansatz erkannt.

### **3.5 Oberzentrumsfunktion**

Die Auswirkungen auf die Oberzentrumsfunktion Offenbachs durch das Vorhaben werden unterschätzt. Das Nebeneinander von nachhaltiger Entwicklung des Flughafens Frankfurt / Main am Standort und die nachhaltige Weiterentwicklung des Oberzentrums (und kreisfreie Stadt) Offenbach ist nicht möglich.

Sowohl im PFV als auch in der Klage der Stadt Offenbach vom 01.03.2008 (dort D I, S. 92ff; vgl. auch ergänzender Schriftsatz RA Geulen vom 22.08.08, S. 6f, vom 02.10.08, S 6f und vom 05.12.08, S. 18f) hat die Stadt Offenbach die negativen Auswirkungen der Flughafenerweiterung auf das Oberzentrum Offenbach dargestellt und dargelegt, dass eine nachhaltige kommunale Entwicklung und zielfestgelegte Oberzentrumsfunktion zerstört oder schleichend zerstört wird. Dies wurde noch ausführlicher in der parallelen Normenkontrollklage gegen den LEP EFFM ausgeführt und dort darüber hinaus mit den Ausführungen von Prof. Steinebach im in beiden Klagen eingereichten Gutachten weiter belegt (dort Abschn. 5.3 – Siedlungsentwicklung und System der zentralen Orte, S. 91ff).

- Dabei geht es um das Ineinandergreifen aller Einrichtungen auf den verschiedenen Hierarchiestufen zentraler Orte, denn erst dadurch entsteht ein funktionierendes Oberzentrum und Gemeinwesen.
- Es geht um die auch qualitative (nicht nur quantitative) Weiterentwicklung der Offenbacher Infrastruktur (schutzbedürftige Einrichtungen / Schutzzonen nach FlugLärmG) (ca. 125 von 165 bestehenden schutzbedürftige Einrichtungen fallen in die Tag-Schutzzone 2; Ausbau und Weiterentwicklung werden verhindert, wenn nicht die Ausnahme des FlugLärmG zur Regel werden soll).
- Es geht um die quantitative und qualitative Weiterentwicklung Offenbacher Wohn- und Gewerbestandorte (insofern auch um den Bestand) sowie Flächen und Einrichtungen der Naherholung (etwa 70% der Siedlungsfläche fallen zukünftig in den Siedlungsbeschränkungsbereich).
- Es geht um schwere Beeinträchtigungen umfassender und nachhaltiger Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Hierunter fallen auch so wichtige soziodemographische / stadtwirtschaftliche Aspekte wie die positive Veränderung der Sozialstruktur. Bei der unterstellten Verlärmung des Stadt-

gebietes bei Realisierung des Flughafenausbauvorhabens ist die beabsichtigte positive Veränderung nicht realisierbar. Wobei auch hier die qualitativen Gesichtspunkte besonders zu berücksichtigen sind, die sowohl in der Betrachtung der Planfeststellungsbehörde, als auch des VGH ausgespart werden).

- Es geht um die negativen Wirkungen, die weit über die Planhorizonte 2015 / 2020 (Flugh./RVS/RegFNP) hinausreichen. Insofern wird die rein quantitative Bewertung der Beschränkungen von Zuwachsflächen bis 2020 durch die Planfeststellungsbehörde (RegFNP-Vorentwurf 2006; auf der Grundlage des RegFNP-Entwurfs) fiele die Bewertung bereits wieder anders – noch negativer – aus) der erforderlichen langfristigen Auswirkungsbetrachtung nicht gerecht.<sup>19</sup>

All dies ist auch unter dem Aspekt der Raumordnung (Oberzentrum) zu bewerten, die weder im LEP EFFM noch im PFB noch im RegFNP / RPS erfolgte.

#### **4. Raumordnungsverfahren (ROV) / Landesplanerische Beurteilung (LPB) / Maßgaben zur Herstellung der Raumverträglichkeit**

##### **4.1 Darstellung und Aussagen im RegFNP / RPS**

Der RegFNP / RPS setzt sich mit diesem Themenkomplex im Zusammenhang mit der Frage nach der grundsätzlichen Raumverträglichkeit des Ausbauprojektes nicht auseinander. Es wird auf den LEP EFFM und dessen Ergebnis: das Projekt ist raumverträglich, aufgebaut.

##### **4.2 Forderung der Stadt Offenbach**

**ROV und LPB sind spätestens durch Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 überholt. Die Raumverträglichkeit ist nicht nachgewiesen. Da im Rahmen des PF-Antrages auch die Maßgaben der LPB nicht abgearbeitet wurden (ebenso im LEP EFFM nicht) so hätte dies im Rahmen des RegFNP / RPS vorgenommen werden müssen. Dies ist nachzuholen.**

##### **4.3 Erläuterungen zur Position der Stadt Offenbach**

Das ROV / LPB kam zum Schluss, dass alle drei betrachteten Ausbauvarianten (Nordost, Nordwest und Süd) nicht raumverträglich seien, sondern hierfür Ziele und Grundsätze des RPS2000 geändert werden müssten. Hierzu wurden insgesamt 16 allgemeine und 3 spezielle Maßgaben durch den RP Darmstadt formuliert. Diese Maßgaben sind wiederum im LEP EFFM nicht abgearbeitet, weil hier lediglich auf das abgeschlossene ROV zurückgegriffen wurde und ansonsten auf nachgelagerte Pläne und Verfahren verwiesen wird. Diese Maßgaben hätten im Rahmen des RegFNP /RPS detailliert abgearbeitet werden können und müssen.

#### **5. „Airport-City“ / Oberzentrum FRA**

(vgl. Stellungnahme Anlage 07)

<sup>19</sup> Vgl. auch die Erfahrungen nach der PF 1971. Der Siedlungsbeschränkungsbereich ist immer weiter über das Stadtgebiet Offenbachs hinweg gewachsen (von 0% im RROPS 1986 zu 9% im RROPS 1995 zu heute 32% im RPS 2000. Dies legt deutlich nahe, die technische Kapazität der Siedlungsbeschränkung zu Grunde zu legen. **Damit wird das Vorhaben noch raumunverträglicher!**

## **6. Terminal 3 - induzierter landseitiger Verkehr**

### **6.1 Darstellung und Aussagen im RegFNP / RPS**

Der Terminal 3 wird im Südbereich dargestellt (vgl. Punkt 1). Eine Auseinandersetzung bzgl. der Terminalkapazitäten im Hinblick auf laufende Ausbaumaßnahmen beim Terminal 1 + 2 findet nicht statt. Aus den Schriftsätzen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist mittlerweile klar geworden, dass die Inbetriebnahme des Terminal 3 nicht vor dem Jahr 2015 stattfinden wird (im PF-Beschluss war noch von einer dringend erforderlichen Inbetriebnahme von 2013 ausgegangen worden). Inclusive sämtlicher Aktivierungsmaßnahmen an den Terminals 1 und 2 sind diese beiden Terminals in der Lage, 64 Mio. Passagiere abzufertigen (Prognosenullfall). Diese 64 Mio. Passagiere können laut Fraport AG mit 520.000 Flugbewegungen abgewickelt werden.

Für das erste und wesentliche Betrachtungsszenario des LEP EFFM (Prognosejahr 2015) sowie sämtlicher aufbauender Verfahren ist nach dieser Erkenntnis und der aktuellen Entwicklung des Luftverkehrs ein Ausbau am Frankfurter Flughafen im Planungszeitraum nicht notwendig.

Ergänzende Maßnahmen für den induzierten landseitigen Schienen- und Straßenverkehr werden im Rahmen der Vorgaben des LEP EFFM sowie des Beschlusses der RVS vom 17.12.04 (S- und Regionalbahn-Anschluss für Terminal 3) in die Planung übernommen.

Die Aussagen des LEP zum Frachtverkehr bleiben ausgeblendet. Güterverteilzentren sind laut Legende zum RegFNP nicht Gegenstand der Planung.

### **6.2 Forderung der Stadt Offenbach**

**Der Terminal 3 (und die entsprechende Fläche für den Luftverkehr) ist entsprechend der Forderung unter Pkt. 1 zu streichen.**  
**Der Terminal 3 ist nicht ausreichend begründet.**  
**Der Nachweis der gesicherten Erschließung der Flughafenerweiterung ist nicht erbracht. Für einzelne Maßnahmen ist eine zeitnahe Realisierung nicht gesichert.**  
**Aussagen des LEP zum Frachtverkehr werden nicht umgesetzt.**  
**Es sind erhebliche Nachbesserungen erforderlich.**  
**Die Finanzierbarkeit der flughafenbedingten Maßnahmen bei paralleler Finanzierung weiterer Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen ist nachzuweisen.**

Es ist für den RegFNP / RPS als zwar i. W. „flächenbezogener“ Plan verständlich, dass Flächen- und Trassenausweisungen im Vordergrund stehen, aber keineswegs ausreichend. Hier sind auch Fragen des Zeithorizonts und der Finanzierbarkeit (öffentliche Finanzierung contra Verursacherprinzip; im Hinblick auf öffentliche Konkurrenzmaßnahmen außerhalb der flughafenbezogenen Infrastruktur) zu behandeln.

### **6.3 Erläuterungen zur Position der Stadt Offenbach**

Die hier gemachten Äußerungen stehen nachgeordnet zu der grundsätzlichen Ablehnung des Ausbaus NW. Da der Terminal 3 und die Verkehrsinfrastruktur jedoch variantenunabhängig (jedenfalls in Bezug auf die 3 Varianten des ROV) sind, gelten diese Aussagen generell für die Entwicklung am Standort.

## Terminal 3

In Bezug auf den Terminal 3 wird in erheblichem Umfang nicht begründete und unzulässige Bevorratungsplanung betrieben.<sup>20</sup> Die Fraport AG betreibt mit erheblichen Mitteln den Ausbau von Terminal 1 + 2 (zuletzt A0-Finger), was zu einer erheblichen Steigerung der Passagierkapazitäten an den beiden Terminals führt. Daher war bereits auf dem EÖT in der Offenbacher Stadthalle von einer „modularen Entwicklung“ die Rede. Zwischenzeitlich wird erkennbar, dass auf die Errichtung des Terminals auch aus Sicht des Vorhabensträgers bis zum Planungshorizont 2020 evtl. ganz verzichtet werden kann. Zu einer solchen Einschätzung trägt auch bei, dass nach der neuen Prognose der Fraport AG für 2020 das Passagieraufkommen niedriger ausfällt. Die derzeitige Wirtschaftskrise, die am Frankfurter Flughafen teilweise drastische Einbrüche über einen Zeitraum von 18 Monaten zeigen und zumindest für die nahe Zukunft keine Trendwende erkennbar ist, dürfte der bisherigen Planung der Fraport AG, der Planfeststellung und damit auch diesem RegFNP die Grundlage entziehen (zumindest für den Betrachtungsraum bis 2020).

Die einfache Übernahme der Vorgaben zur Verkehrsinfrastruktur aus dem LEP EFFM (wobei hier auf das PFV zurückgegriffen wird) bzw. eines ergänzenden RVS-Beschlusses ist nicht ausreichend.

Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf unsere Ausführungen im Planfeststellungsverfahren Flughafen. Hieraus ergeben sich nachfolgende wesentliche Gesichtspunkte:

### **Die Erschließung des Vorhabens ist nicht gesichert.**

Die Prognose der landseitigen Verkehre beruht auf einer unterstellten Kapazität von ca. 701.000 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. Bei der aktuellen Aussage des Vorstandsvorsitzenden der Fraport AG Dr. Stefan Schulte, zukünftig auch LCC-Verkehre in Frankfurt zu entwickeln, dürfte sich der Anteil des landseitigen Verkehrs ebenso erhöhen (LCC-Segment ist dem Originärverkehr zuzuordnen und erfordert entsprechend landseitige Kapazitäten).

Der Zuwachs des Passagieraufkommens zwischen dem Prognosenullfall und dem Ausbaufall wird vorwiegend der Hub-Funktion des Flughafens zugeordnet (+38%), ohne dass dies plausibel in den Zusammenhang mit dem Ausbau der Landebahn gebracht werden kann (für den landseitigen Verkehr relevante Originär-Fluggastzahlen wachsen lediglich um +8%). Dies führt dazu, dass das landseitige Verkehrsaufkommen wegen der Unterstellung, dass es sich überwiegend um Transferpassagiere handelt, systematisch unterschätzt und zu gering angesetzt ist. Im Widerspruch dazu wird bei der Entwicklung der Passagierzahlen von 2005 bis 2020 (Prognosenullfall) ein mehr als doppelt so starker Anstieg der Originär-Fluggastzahlen (+65%) gegenüber den Hub-Fluggästen (+24%) angenommen.

---

<sup>20</sup> Die für das T3 bereits fertig gestellten Planungen der Fraport AG weisen nach, dass mit dem T3 in der Endausbaustufe mehr als 45 Mio. Passagiere/a abgefertigt werden können. Werden die Kapazitäten aller Terminals addiert T1 + T2 = 64 Mio., plus T3 mit 45 Mio. Passagieren pro Jahr ergibt dies 109 Mio. Passagierabfertigungskapazitäten pro Jahr für die mehr als 950.000 jährliche Flugbewegungen erforderlich sind.

In der Ableitung der Verkehrsmengen aus den Passagierzahlen wird das jährliche Passagieraufkommen durch 365 dividiert. Die angegebene Begründung, dass über die Wochentage die Passagierzahlen kaum variieren, lässt unberücksichtigt, dass jahreszeitliche Schwankungen (z.B. Urlaubszeit) sehr wohl ausgeprägte Spitzenzeiten auch im Verkehrsaufkommen über die 365 Tage des Jahres erzeugen. Das höhere Verkehrsaufkommen der Spitzenzeiten wird daher fälschlich ausgeblendet. Unterdimensionierungen der landseitigen Verkehrsanlagen (MIV und ÖPNV) sind die Folge.

Der in der Verkehrserzeugung angesetzte **Modalsplit** von durchschnittlich 28% ÖPNV-Anteil (1.Offenlegung: 25,5 %) gegenüber 27,1% (1.Offenlegung: 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 im Schienenverkehr verfügt nicht realistisch (s.G9.1). 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 des PFV bis 2020 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 Nordmainischen S-Bahn Frankfurt/M - Hanau 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 2020 unterstellte Maßnahmen sind planerisch nicht abgesichert:

Im Gutachten G9.1 wird nicht der, mit dem Generalverkehrsplan der Stadt Frankfurt beschlossene Bau einer neuen Mainbrücke Ost berücksichtigt. Die Umsetzung dieses Vorhabens ist jedoch auch für Verkehre zwischen Flughafen und dem Frankfurter Osten von Bedeutung. Dies führt auch dazu, dass diese Verkehre die Anschlussstelle Offenbach-Kaiserlei sowie die Strahlenberger Straße auf Offenbacher Stadtgebiet belasten.

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

Im Gutachten G9.1 wird der Lückenschluss der A66 durch den Riederwaldtunnel 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 nach Norden und die Einfahrt der A3 von Westen zur A5 Richtung Norden (Lfd. Nr4; Einfahrt E6.5) mit Qualitätsstufe F („LF überschritten“) keine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist.

Das Planfeststellungsverfahren enthält keinerlei konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation, so dass die Erschließung des Vorhabens nicht gegeben ist. Das Gutachten G 9.1 stellt fest, dass die Leistungsfähigkeit der Verflechtungsstrecke der B43 südl. Verflechtung Richtung Frankfurt mit der Kelsterbacher Spange (Lfd.Nr.2; Verflechtung 1.1) mit Qualitätsstufe F („LF überschritten“) keine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist. Das Planfeststellungsverfahren enthält keinerlei konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation, so dass die Erschließung des Vorhabens nicht gegeben ist.

### **Die Erschließung des neuen Terminals 3 ist nicht gesichert.**

Die Stellplatzbilanz des Gutachtens G9.1 weist für den südlichen Flughafenbereich (Terminal3) für den Planfall 2020 ein Defizit von -1700 Stellplätzen aus (Tab. 3.20). Es wird lediglich darauf verwiesen, dass diesem Defizit im südlichen Flughafenbereich ein entsprechendes (größeres) Überangebot im nördlichen Bereich gegenübersteht. Die betroffenen Beschäftigten, bzw. Fluggäste müssten dann das PTS nutzen. Stellplätze sind jedoch am Nachfrage-Entstehungsort nachzuweisen. Ein Nachweis am anderen Ende des Flughafens ist nicht ausreichend zur gesicherten Erschließung des Terminals 3.

### **Bindung von Verkehrsfinanzierungsmitteln**

Die umfangreichen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen werden nicht vom verursachenden Vorhabensträger, sondern zum großen Teil durch die öffentliche Hand vorgenommen. Damit werden auf Jahre hinaus Haushaltsmittel einseitig rund um den Flughafen gebunden, die für andere Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen fehlen. Eine entsprechende raumordnerische / bauleitplanerische Abwägung ist nicht geleistet und ist nachzuholen.

## **7. Ausbauplanung Flughafen und Umweltbericht**

### **7.1 Aktualität der Unterlagen**

Der Umweltbericht (Vorentwurf) zum RegFNP ist auf das Jahr 2009 datiert, greift jedoch vielfältig auf die veraltete Grundlagen aus dem Jahre 2006 und früher zurück. Der Umweltbericht zum Regionalplan Südhessen bleibt auf dem veralteten Stand von 2007 stehen. Selbst die ersten Vorergebnisse zur neuen Luftverkehrsprognose sind auf April 2006 datiert (Aktualisierung der Luftverkehrsprognose für die Planfeststellung gemäß Gutachten G8 – Beschreibung der Grundlagen und erster Überblick, Intraplan Consult GmbH, 28.04. 2006) und die vollständige aktualisierte Prognose ist auf den 12. September 2006 datiert. Hieraus ist zu schließen, dass der Umweltbericht zum Regionalplan Südhessen nicht die aktualisierte Prognose zu Grunde gelegt hat. Entsprechend basieren alle Auswirkungsprognosen und Aussagen des Umweltberichtes bezüglich des Flughafenausbaus auf 657.000 Flugbewegungen pro Jahr und der Betrachtungszeitraum endet 2015. Hieraus ergibt sich die „paradoxe“ Situation, dass im RegFNP z. B. der Siedlungsbeschränkungsbereich mit 701.000 Flugbewegungen (neue Prognose) festgelegt wird, der Umweltbericht jedoch die Auswirkungen mit 44.000 Fbw/a weniger bewertet. Sämtliche betriebsbedingten Auswirkungsanalysen im Umweltbericht (Lärm, Schadstoffe, Risiko usw.) sind entsprechend deutlich zu niedrig angesetzt. Der Umweltbericht zum RegFNP hingegen ist ein Sammelsurium an unterschiedlichen Arbeitsständen und schafft es nicht, einen ein-

heitlichen Arbeitsstand herzustellen. Häufig ist völlig unklar auf welche Datenbasis sich der Umweltbericht zum RegFNP bezieht.

Bei dieser Fragestellung bewegt sich der RegFNP mit seinem dazugehörigen Umweltbericht und noch viel drastischer der Umweltbericht zum Regionalplan Südhessen quasi in der Tradition des LEP EFFM, dessen Umweltbericht ebenfalls nicht die aktuelle Luftverkehrsprognose zu Grunde legt. Entsprechend gibt es bisher auf der gesamten raumplanerischen Ebene keinen Umweltbericht, der die aktuelle Luftverkehrsprognose zur Grundlage seiner Auswirkungsanalysen macht, geschweige denn, wie von Offenbach gefordert, Worst-Case-Betrachtungen (718.000 Fbw/a ohne Nachtflugverbot, 745.000 Fbw/a im Jahre 2025, ca. 770.000 Fbw/a im Jahre 2025 ohne Nachtflugverbot oder die technisch mögliche Kapazität von 900.000 Fbw/a) heranzieht.

### 7.1.1 Forderung der Stadt Offenbach

**Es ist ein Umweltbericht (RegFNP) zu erstellen, der die aktuelle Luftverkehrsprognose zu Grunde legt. Die in der aktuellen Luftverkehrsprognose ermittelten Flugbewegungszahlen sind in sämtlichen Auswirkungsbetrachtungen zu berücksichtigen.**

## 7.2 Inhaltliche Veränderungen der aktuellen Luftverkehrsprognose

Unabhängig von der Frage der prognostizierten Luftverkehrsbewegungen, trifft, die aktuelle Luftverkehrsprognose im Vergleich zur ersten Prognose in einigen Bereichen vollkommen entgegengesetzte Aussagen. Als wesentliche Punkte sind hier die Entwicklung des LCC-Segmentes am Frankfurter Flughafen, die Verschiebungen der Prognose hinsichtlich des erwarteten endogenen und exogenen Verkehrs (mit der Folge von Veränderungen des landseitigen Verkehrsaufkommens), gravierende Veränderungen bei der Entwicklung konkurrierender Flughäfen, deutliche Veränderungen des Frankfurter Flughafens ohne Realisierung des Ausbauvorhabens sowie massive Verschiebungen in der AzB-Flugzeuggruppenverteilung zu nennen. Diese, teilweise den Zielen des RegFNP widersprechende Aussagen, sind im zugrunde gelegten Umweltberichten keiner Abwägung zugeführt worden.

### 7.2.1 Forderung der Stadt Offenbach

**Im Umweltbericht (RegFNP) sind nicht nur die aktuellen Luftverkehrsbewegungen einzuarbeiten, sondern auch die inhaltlichen Veränderungen der neuen Prognose einer Auswirkungsbetrachtung zu unterziehen.**

## 7.3 Räumlicher Geltungsbereich des Umweltberichtes

Der LEP EFFM mit seinem dazugehörigen Umweltbericht grenzt Umweltauswirkungen außerhalb des Planes (z. B. Siedlungsbeschränkungsbereich auf rheinland-pfälzischem Gebiet) aus. Dies hat unter anderem im LEP EFFM zu einer Reduzierung der Auswirkungen der NW-Variante geführt, d. h. die Vorzugswürdigkeit dieser Variante steht schon aus diesem Grunde in Frage. Der RegFNP mit seinem Umwelt-

bericht beschreibt hier den gleichen Weg, d. h. Umweltauswirkungen außerhalb des Planes werden weder beschrieben noch berücksichtigt. Aus Sicht des Planes mag dies eine zutreffende Vorgehensweise sein, da Grundsätze, Ziele, sowie sonstige Aussagen lediglich im Geltungsbereich des Planes wirksam sein können. Ein Umweltbericht, der vor dem Hintergrund des UVP-G erhebliche Projektwirkungen vollumfänglich erfassen und bewerten muss, kann nicht vor Staats-, Landes- oder Planegrenzen halt machen. Ein Umweltbericht hat (plan-) übergreifende Auswirkungen, die dem Ausbaurvorhaben des Frankfurter Flughafens zu unterstellen sind, darzustellen und zu bewerten. In diesem Bereich ist dem Umweltbericht des RegFNP ein Totalausfall zu konstatieren.

### **7.3.1 Forderung der Stadt Offenbach**

**Der Umweltbericht hat auch planübergreifende Auswirkungen und hier vor allem die des Ausbaurvorhabens des Frankfurter Flughafens darzustellen und zu bewerten.**

### **7.4 Nicht geprüfte Planaussagen**

Im Umweltbericht zum RPS ist zu lesen, dass der Bestand des Frankfurter Flughafens nicht Gegenstand der Prüfung gewesen ist. Allerdings ist nicht erkennbar, von welchem Bestand des Frankfurter Flughafens ausgegangen wird. Ist dies die Ist-Situation und wenn ja mit welchem Bezugsjahr, oder der Prognosenullfall und wenn ja mit welchem Betrachtungszeitraum, oder sind dies die derzeit noch gültigen Pläne zum RegFNP / RPS? Da sich hierauf die Vorbelastung und die für den Umweltbericht wesentliche Deltabetrachtung stützen, sind hierzu detaillierte Ausführungen und Begründungen einzufordern. Hinsichtlich der Vorbelastung ist im Umweltbericht im RegFNP auf S. 11 zu lesen „Gebiet mit aktuellen Fluglärmimmissionen > 55 dB (A) tags bzw. > 45 dB (A) nachts (*Vorbelastung*)“ und „Siedlungsbeschränkungsgebiet zzgl. Mühlheim, Heusenstamm, Dietzenbach und Hanau“. Zunächst ist kaum erklärlich, dass bei gleicher Berechnungsweise zum Siedlungsbeschränkungsgebiet hier lediglich die Städte Mühlheim, Heusenstamm, Dietzenbach und Hanau hinzugekommen sein sollen. Ebenso unklar ist, wie mit dem Begriff Vorbelastung umgegangen wird. Innerhalb des „Vorbelastungsgebietes“ gibt es gerade in Offenbach Bereiche, der Fluglärmbelastung in gesundheitsschädliche Dimensionen hinein gewachsen ist. Diese werden offensichtlich mit randlichen Belastungsgebieten gleichgesetzt. Dies lehnt die Stadt Offenbach ab.

### **7.4.1 Forderung der Stadt Offenbach**

**Der Umweltbericht zum RPS hat zu klären, welcher Bestand des Frankfurter Flughafens für sämtliche Auswirkungsbetrachtungen zu Grunde gelegt wurde. Dies gilt gleichermaßen für die Frage der Vorbelastung.**

### **7.5 Nicht geprüfte Umweltaspekte und Konfliktkriterien**

Im Umweltbericht zum RPS (S. 15) ist zu lesen, dass Fluglärm hinsichtlich des Gesundheitsschutzes von Menschen lediglich innerhalb des Siedlungsbeschränkungsgebietes (SBB) bewertet wird. Etwas weiter im gleichen Umweltbericht (S. 90) ist zu

lesen, dass im Bereich des Frankfurter Flughafens die Lärmbelastungen durch die Ausweisung des SBB für das Schutzgut Mensch/Bevölkerung auf ein erträgliches Maß festgelegt wird.

Es ist deutlich darauf hinzuweisen, dass dem SBB keinerlei Funktion hinsichtlich des Gesundheitsschutzes zu unterstellen ist. Der SBB ist lediglich ein Instrument der Siedlungssteuerung und hier ausschließlich für den Bereich Siedlungsflächenzuwachs von Bedeutung. Die im Vergleich weitaus bedeutenderen Bereiche der Siedlungsflächen Bestand, nicht vom SBB erfassten Umstrukturierungsmaßnahmen, nicht erfassten lärmsensiblen Einrichtungen und Bevölkerungsgruppen sowie Fragen der Gesamtlärbetrachtung werden keinerlei Bewertung zugeführt. Die Vorgehensweise Fragen des Gesundheitsschutzes im Bereich Fluglärm mit einem Kriterium (ausschließliche gemittelter Leq und kein Maximalpegelkriterium) und hier auch nur mit einem Wert (60 dB(A)) in den Griff zu bekommen, kann als „abenteuerlich“ bezeichnet werden. Gerade in einer Stadt wie Offenbach, die in einem Urteil des VGH-Kassel bestätigt bekommen hat, dass der grundgesetzlich geschützte Gesundheitsschutz durch Fluglärm in den südlichen Stadtteilen nicht mehr gewährleistet ist, kann eine solche Bewertung nur auf Ablehnung stoßen. Für die Frage, welche Bewertungsweise für diese Frage angemessen wäre, verweisen wir an dieser Stelle an das vorgeschlagene (Lärm-) Schutzkonzept der Stadt Offenbach (vgl. Einwendungen der Stadt Offenbach zum Planfeststellungsverfahren Flughafen Frankfurt).

### 7.5.1 Forderung der Stadt Offenbach

**Die Behandlung des fluglärmbedingten Gesundheitsschutzes ist im Umweltbericht zum RPS als vollkommen ungenügend und fachlich nicht haltbar zu bezeichnen. Anstelle des Siedlungsbeschränkungsbereiches als einziges Bewertungskriterium wäre ein ausgewogenes Schutzkonzept, wie das der Stadt Offenbach, zu erwarten gewesen.**

## 7.6 Untersuchungstiefe

Im Umweltbericht zum RegFNP ist zu lesen: „Darüber hinaus besteht die Schwierigkeit, dass die Erhaltung bestimmter Umweltschutzziele – wie z. B. die Einhaltung von Grenzwerten beim Immissionsschutz – auf der Ebene der vorbereiteten Bauleitplanung nicht genau geprüft werden kann, da in diesem Planungsstadium noch keine detaillierten Angaben zur späteren Nutzung vorliegen.“ Für die Ausbauplanung des Frankfurter Flughafens ist zu konstatieren, dass für nahezu alle umweltrelevanten Fragestellungen detaillierte und ausführliche Gutachten vorliegen. Gerade für die angesprochene Grenzwerteinhaltung im Bereich Immissionsschutz sind den Gutachten zum Planfeststellungsverfahren (hier Kfz-Bereich) die künftigen Grenzwertüberschreitungen sowie deren Verortung zu entnehmen. Entsprechend könnte der Umweltbericht zum RegFNP ohne erhöhten Aufwand auf diese Datengrundlage zurückgreifen.

### 7.6.1 Forderung der Stadt Offenbach

**Die im Umweltbericht zum RegFNP benannte nicht ausreichende Datengrundlage ist zumindest für die Ausbauplanung des Frankfurter Flughafens als Schutzbehauptung zurückzuweisen. Die Stadt Offenbach fordert, die vorliegenden Gutachten in die Bewertung einzubeziehen.**

## 7.7 Alternativen

Da der LEP EFFM vorliegt (LEP 2000 trifft keine Standortaussage zum Flughafen-ausbau), wäre zum jetzigen Zeitpunkt eine Alternativenprüfung im RegFNP / RPS zu erwarten gewesen. Zumindest der Umweltbericht zum RPS deutet dies an (S. 8), indem er anführt, vernünftige Alternativen geprüft zu haben. Allerdings ist nicht erkennbar, welche Alternativen geprüft und offensichtlich verworfen wurden.

Sehr erstaunlich ist, dass das Flughafensystem Frankfurt / Hahn nicht Gegenstand der Prüfung war. Diese Alternative drängt sich aus dem Blick des RegFNP / RPS mehr als auf, da in den Zielformulierungen der Pläne die Zusammenarbeit beider Flughäfen gestärkt werden soll. Nimmt man die Aussage des LEP EFFM hinzu, dass nicht hub-gebundene Verkehre (ca. 35% des prognostizierten Aufkommens) verlagert sind (die Aussage ist im RegFNP / RPS nicht enthalten), ist ein Ausbau des Frankfurter Flughafens nicht erforderlich. Das Flughafensystem Frankfurt / Hahn ist ohne Ausbau in der Lage die derzeit geforderten 701.000 Fbw/a mit einem Koordinationseckwert von 126 abzuwickeln.

Für weitere Alternativen, die eine denkbare Lösung für die Entwicklung des Frankfurter Flughafens darstellen können, sei an dieser Stelle auf die Einwendungen der Stadt Offenbach zum Planfeststellungsverfahren verwiesen.

### 7.7.1 Forderung der Stadt Offenbach

**Die Stadt Offenbach fordert die Prüfung von Alternativen, vor allem bezüglich des Flughafensystems Frankfurt / Hahn.**

## 7.8 Varianten

Im Umweltbericht zum RPS (S. 17) werden verschiedene Punkte angeführt, die zur Findung von Varianten durchgeführt worden sein sollen (z. B. Veränderung der Grundfläche der Planung). Zunächst ist festzuhalten, dass der Umweltbericht nicht die Möglichkeit unterschiedlicher Betriebskonzepte untersucht. So wird z. B. die seit geraumer Zeit von der Stadt Offenbach geforderte Untersuchung der Variante „Öffnung der Startbahn 18 West für Starts- und Landungen in den Betriebsrichtungen 18/36“ nicht berücksichtigt. Entsprechend sind den Umweltberichten zum RegFNP / RPS in diesen Untersuchungsbereichen ein Totalausfall zu unterstellen.

Die Ankündigung der Veränderungen der Grundfläche der Planung (hier Flughafen) und die damit einhergehenden Veränderungen der Wirkzonen scheinen lediglich theoretisch abgearbeitet worden sein. Die in den Einwendungen und der Erörterung zum Planfeststellungsverfahren von der Stadt Offenbach und Anderen dargestellten Möglichkeiten zur Verkürzung der geplanten NW-Bahn (2800 m sind als überdimensioniert zu bezeichnen) oder auch die Erforderlichkeit von zwei Rollbrücken der NW-Bahn (die NO-Bahn kam bei gleichem Betriebskonzept mit einer Rollbrücke aus) wurden keiner veränderten Variantenprüfung, so wie angekündigt, unterzogen. Die eigens im Umweltbericht zum RPS aufgestellten Kriterien zum Variantenvergleich wurden offensichtlich nicht berücksichtigt.

Weiter ist festzuhalten, dass die der Variantenbewertung zugrund liegende Prognose keine segmentspezifischen Aussagen (LCC, GA, Charter, Ferienflug, Linie) trifft – obwohl dies mit der Prognosemethodik möglich sein sollte – und damit keine Aussage über den Ausbaubedarf des Flughafens Frankfurt getroffen werden kann. Der LEP fordert im Z7.4, dass die Hub-Funktion des Flughafens Frankfurt auszubauen und zu stärken ist. Für Ausbau und Stärkung der Hub-Funktion sind aber Verkehre, die die Hubfunktion nicht benötigen, nicht notwendig und können auf einen Satellitenairport in der Region verlagert werden. Dies sind vorwiegend LCC, GA, Charter und Ferienflug-Verkehr aber auch die Verlagerung des innerdeutschen Verkehrs auf die Schiene ist laut Bundesverkehrswegeplan zu prüfen. Schon eine Grobanalyse weist nach, dass mehr als 30% des für 2020 prognostizierten Verkehrsaufkommens der Hubfunktion nicht bedürfen und verlagerbar sind. Der für die Aufrechterhaltung und Entwicklung der Hubfunktion wesentliche Verkehr wird laut Prognose in 2020 nicht mehr als 490.000 Flugbewegungen erzeugen; diese sind aber im bestehenden Flugbetriebsflächensystem ohne Restriktionen abwickelbar. Damit aber entfällt der Ausbaubedarf.

### **7.8.1 Forderung der Stadt Offenbach**

**Die Stadt Offenbach fordert die Prüfung sich anbietender Betriebskonzepte sowie die im Umweltbericht selbst angekündigte alternative Variantenplanung.**

### **7.9 Verlegung von An- und Abflugrouten**

Über der Stadt Offenbach wurde eine veränderte Abflugroute 07 MTR\_D, bzw. wie die Deutsche Flugsicherung (DFS) ausführt, eine Erweiterung des Flugerwartungsgebietes vorgenommen. Vor diesem Hintergrund drehten eine Vielzahl von abfliegenden Flugzeugen nicht mehr wie bisher in Höhe des Kaiserleikreisels vor dem Stadtgebiet Offenbachs ab, sondern flogen mitten über den Innenstadtbereich (etwa im Bereich des Rathauses der Stadt Offenbach). Folge dieser Maßnahme war eine deutlich höhere Fluglärmbelastung der Innenstadt Offenbachs sowie den bisher weitgehend fluglärmfreien Stadtteilen Rumpenheim und Bürgel.

Unabhängig von der Frage, inwieweit die Erklärungsversuche der DFS (Störungen des Funkfeuers durch Windkraftanlagen) schlüssig sind, wird deutlich, dass das zu Grunde gelegte Flugroutensystem sowie dessen Belegung als Grundlage der Auswirkungsbetrachtungen jederzeit veränderbar ist. Sämtliche fluglärmbedingten Auswirkungsbetrachtungen über dem Stadtgebiet Offenbach können durch solche Maßnahmen zur Makulatur werden. Wie die Mehrzahl der Einwander bereits geraume Zeit nachweist, stoßen die Abflüge in Betriebsrichtung 25 auf gravierende kapazitive Probleme. Hieraus wird geschlossen, dass das in der Planfeststellung zugrunde gelegte Flugroutensystem in der Realität kaum durchgeführt werden kann. Dies wurde nunmehr durch ein Schreiben der DFS (vom 29. Juli 2009) bestätigt, da genau für diesen Bereich „weitere Lösungen entwickelt“ werden sollen.

Für die Stadt Offenbach ist dies der Beweis für Richtigkeit der seit Jahren geforderten Worst-Case-Betrachtungen sowie deren Berücksichtigung in allen Verfahrensschritten.

### **7.9.1 Forderung der Stadt Offenbach**

**Die Stadt Offenbach fordert für die fluglärmbedingten Auswirkungen Worst-**

**Case-Betrachtungen, d.h. die Berücksichtigung eines einzigen Betriebsmodells (bezogen auf Flugrouten und Belegung) wird zurückgewiesen.**

## **7.10 Konkrete Fluglärmbewertung in Offenbach**

Im Umweltbericht zum Regionalplan Südhessen ist unter der Gemeindeganznummer 25, Prüfung von Einzelvorhaben (S. 216 bis 218) die Stadt Offenbach angeführt. Bei dem Unterpunkt Fluglärm sind diejenigen Bereiche aufgeführt, die aus Sicht des Umweltberichtes von Fluglärm betroffen sind (Siedlungsbeschränkungsbereich). Unklar ist, aus welchen Gründen die Ziffern R 70 und R 71 (Offenbacher Hafengebiet) nicht von Fluglärm betroffen sein sollen. Beide Bereiche liegen sowohl nach alter wie neuer Prognose im Siedlungsbeschränkungsbereich. Offensichtlich wurde der Bereich Fluglärm im Gebiet Offenbach nicht mit der gebotenen Gründlichkeit bearbeitet.

### **7.10.1 Forderung der Stadt Offenbach**

**Nicht alle von Fluglärm betroffenen Gebiete wurden im Stadtgebiet Offenbach erfasst bzw. einer Bewertung zugeführt. Die Stadt Offenbach fordert eine Neubearbeitung der Unterlagen mit einer vollständigen Erfassung der fluglärmbeeinträchtigten Bereiche. Eine erneute Vorlage der Unterlagen zu Prüfung ist erforderlich.**

## **8. Erläuterung im Gemeindeteil – Offenbach am Main**

### **8.1 Darstellung und Aussagen im RegFNP / RPS**

Der in die Planung übernommene Flughafenausbau und dessen betriebsbedingte Folgen schlagen sich in keiner Weise im Gemeindeteil der Stadt Offenbach nieder. Der die zentralen Bereiche der Stadt überlagernde Siedlungsbeschränkungsbereich wird, im Gegensatz zu anderen Kommunen, noch nicht mal erwähnt. Dies ist umso erstaunlicher, da durch den Siedlungsbeschränkungsbereich entfallenden Entwicklungsraum nicht auf eigener Fläche kompensiert werden können (RegFNP-Entwurf, S. 81). Eine Auseinandersetzung mit den Folgen ist weder im Textteil des Entwurfes des RegFNP, den Umweltberichten noch im Gemeindeteil zu finden. Dies ist aus Sicht der Stadt Offenbach als deutlicher Abwägungsmangel zu bezeichnen. Hinzu kommt, dass der gesamte Plan in keiner Weise die Schutzgebietszonen des aktuellen Fluglärmschutzgesetzes und deren Auswirkungen behandelt. Im Umweltbericht zum Entwurf des RegFNP (S.11) ist zu lesen „Liegen Wohn- und Mischbauflächen sowie besonders empfindliche Gemeinbedarfs- und Sonderbauflächen (Krankenhäuser, Schulen etc.) zusätzlich im Siedlungsbeschränkungsbereich mit für das Jahr 2020 prognostizierten Fluglärmimmissionen > 60 dB (A) tags, werden die Auswirkungen – auf Grund planungsrechtlicher Restriktionen – als „sehr erheblich“ eingestuft. Welche Restriktionen dies gerade für sog. sensible Einrichtungen wie Krankenhäuser, Schulen, Kitas, Altenheime usw. sind, bleibt unklar. Die für diese Einrichtungen geltenden Bauverbote gemäß § 5 Fluglärmschutzgesetz werden schlicht ausgeblendet. Eine übergreifende Bewertung, dass in Offenbach fehlende Flächen zur Ansiedlung von Wohnbauflächen über das sog. Siedlungsstrukturkonzept z.B. in Butzbach verwirklicht werden sollen und sog. sensible Einrichtungen, die weitgehende der wohnortnahen Versorgung dienen, nahezu flächendeckend nicht mehr verwirklicht werden kön-

nen, fehlt gänzlich. Die kurz- und langfristigen Folgen auf die Oberzentrumsfunktion der Stadt Offenbach werden weder erkannt noch bewertet.

## 8.2 Forderung der Stadt Offenbach<sup>21</sup>

**Der Gemeindeteil Offenbach am Main ist vollständig zu überarbeiten.**

## 8.3 Erläuterungen zur Position der Stadt Offenbach

Wenn schon der Ausbau des Flughafens übernommen wird, so muss wenigstens die Auswirkung in realistischer Weise sich auch in den Gemeinden niederschlagen. Zusammen mit den Beschreibungen von Kelsterbach, Flörsheim und Raunheim würde sicher deutlicher hervortreten, wie raumunverträglich das beantragte Ausbauprojekt ist und wie fragwürdig manch stadtentwicklungspolitische Festlegung einzelner Gemeinden auf einen „Gewerbestandort“ regionalplanerisch ist.

Dez. IV

gez.  
P.-G. Weiß  
Stadtrat

### Anlagen:

- Anlage\_06\_1: „Altindustrialisierte Achse“ im Rhein-Main-Gebiet und Fluglärmbelastungszone
- Anlage\_06\_2: Entwicklung der Siedlungsbeschränkung in den Regionalplänen über OF
- Anlage\_06\_3: Siedlungsbeschränkung Planungsnull-Fall / „entfallende“ Entwicklungen in OF
- Anlage\_06\_4: „Isolinie 55dB(A)Tag im PFB und im Fraport Gutachten nach FluglärmG auf dem Gebiet der Stadt Offenbach
- Anlage\_06\_5: Schutzbedürftige Einrichtungen (TGZ 2) auf dem Gebiet der Stadt Offenbach
- Anlage\_06\_6: Vergleich der Tag-Schutzzone 2 nach FluglärmG im Ausbaufall (lt. Fraport) mit den Auswirkungen der Entlastungsvorschläge der Stadt Offenbach
- Anlage\_06\_7: Tabelle: Entlastungsvorschläge der Stadt Offenbach
- Anlage\_06\_8: Tabelle: Lärmsensible Einrichtungen in der Stadt Offenbach

---

<sup>21</sup> Hier wird nur der Flughafenteil betrachtet. Es bleibt zu überlegen, ob aus Sicht der Stadtentwicklung nicht weitere, gravierende Korrekturen vorzunehmen sind. Ebenso im Hinblick auf die Arbeitsteilung der Oberzentren in der Region.

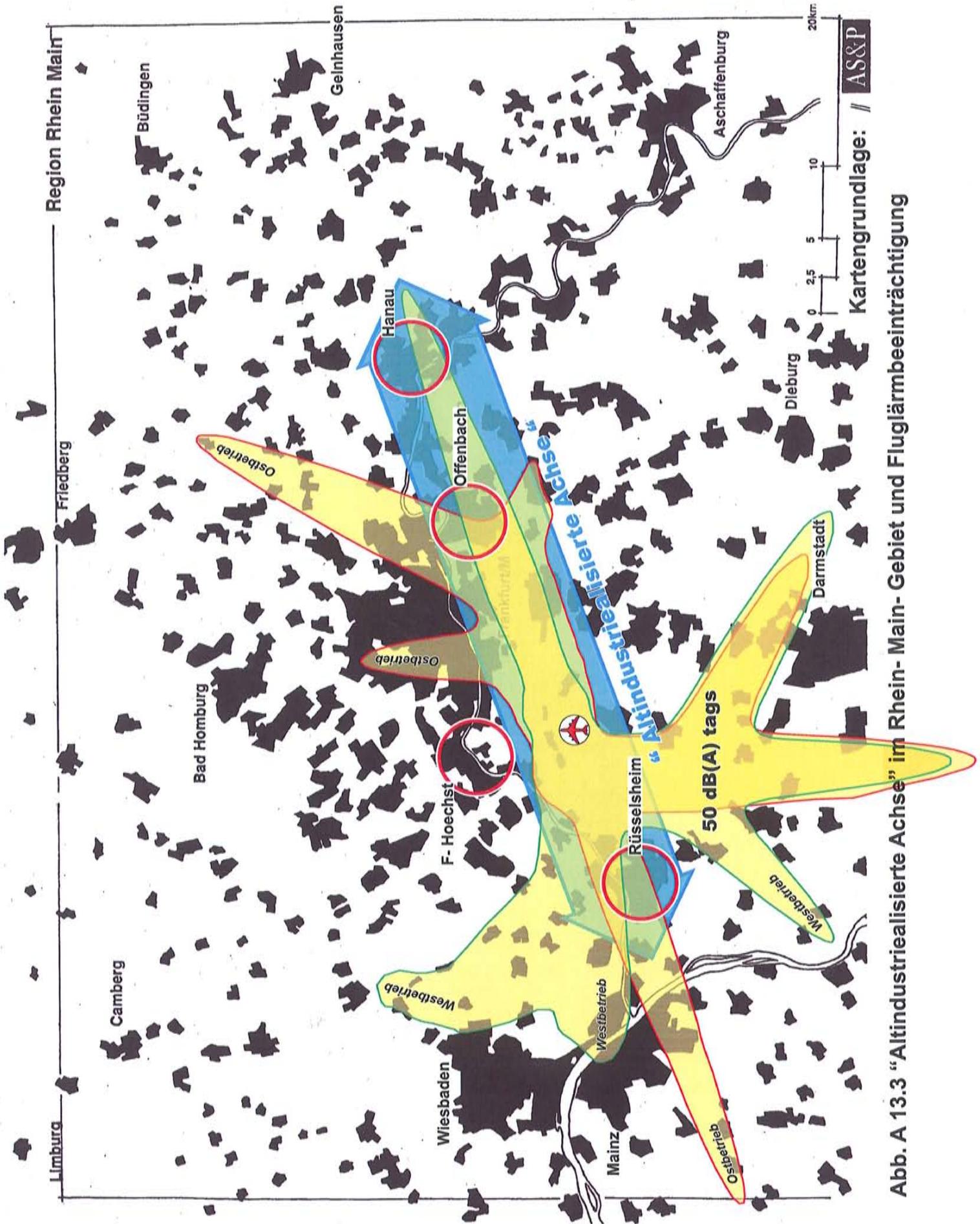
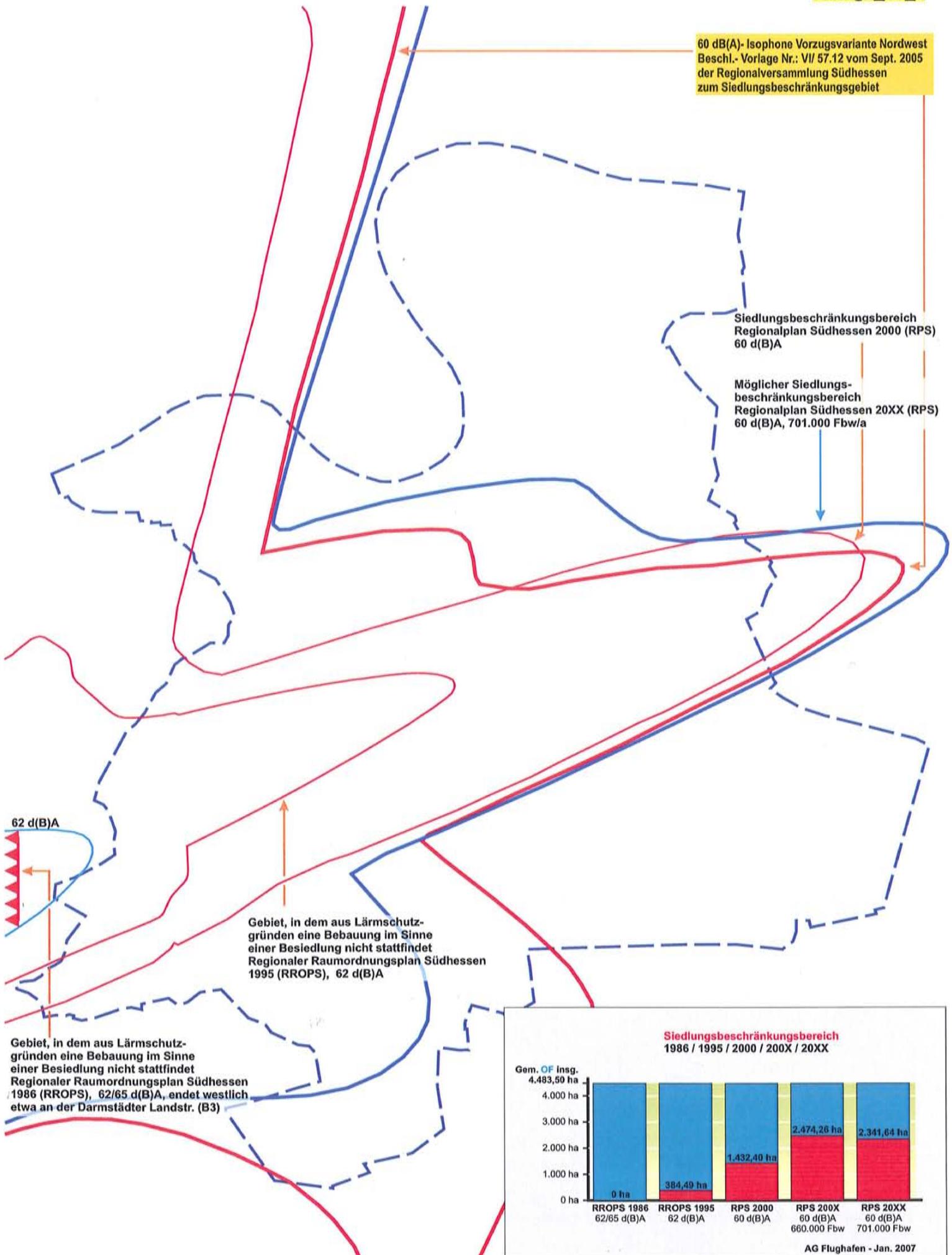


Abb. A 13.3 "Altindustrielle Achse" im Rhein- Main- Gebiet und Fluglärmbeeinträchtigung

60 dB(A)- Isophone Vorzugsvariante Nordwest  
 Beschl.- Vorlage Nr.: VI/ 57.12 vom Sept. 2005  
 der Regionalversammlung Südhessen  
 zum Siedlungsbeschränkungsgebiet



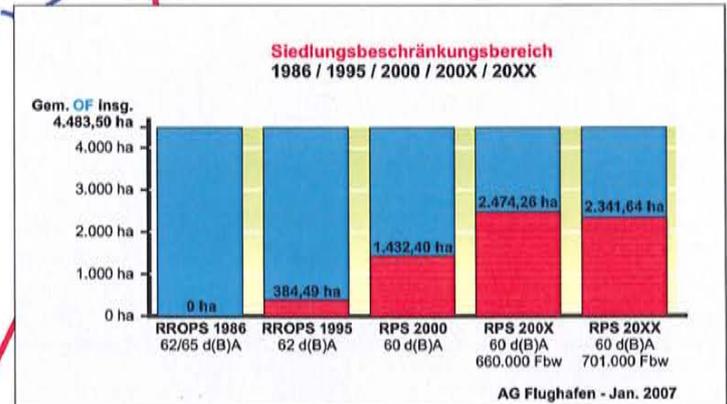
Siedlungsbeschränkungsbereich  
 Regionalplan Südhessen 2000 (RPS)  
 60 d(B)A

Möglicher Siedlungs-  
 beschränkungsbereich  
 Regionalplan Südhessen 20XX (RPS)  
 60 d(B)A, 701.000 Fbw/a

62 d(B)A

Gebiet, in dem aus Lärmschutz-  
 gründen eine Bebauung im Sinne  
 einer Besiedlung nicht stattfindet  
 Regionaler Raumordnungsplan Südhessen  
 1995 (RROPs), 62 d(B)A

Gebiet, in dem aus Lärmschutz-  
 gründen eine Bebauung im Sinne  
 einer Besiedlung nicht stattfindet  
 Regionaler Raumordnungsplan Südhessen  
 1986 (RROPs), 62/65 d(B)A, endet westlich  
 etwa an der Darmstädter Landstr. (B3)



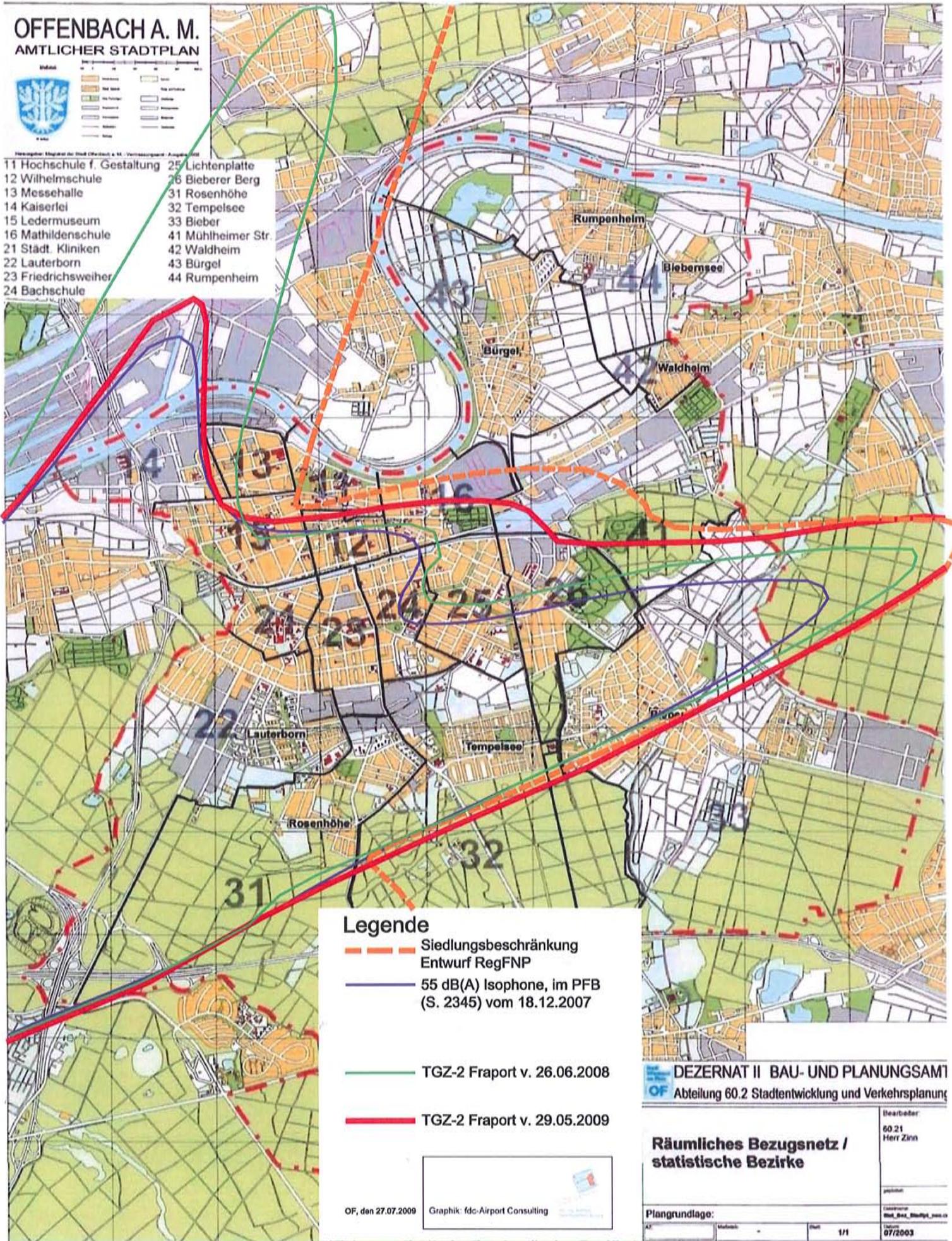


# OFFENBACH A. M. AMTLICHER STADTPLAN



Herausgeber: Magistrat der Stadt Offenbach a.M., Vertriebspreis: Ausgabe 2009

- |                             |                    |
|-----------------------------|--------------------|
| 11 Hochschule f. Gestaltung | 25 Lichtenplatte   |
| 12 Wilhelmschule            | 26 Bieberer Berg   |
| 13 Messehalle               | 31 Rosenhöhe       |
| 14 Kaiserlei                | 32 Tempelsee       |
| 15 Ledermuseum              | 33 Bieber          |
| 16 Mathildenschule          | 41 Mühlheimer Str. |
| 21 Städt. Kliniken          | 42 Waldheim        |
| 22 Lauterborn               | 43 Bürgel          |
| 23 Friedrichsweiher         | 44 Rumpenheim      |
| 24 Bachschule               |                    |



## Legende

- - - Siedlungsbeschränkung Entwurf RegFNP
- 55 dB(A) Isophone, im PFB (S. 2345) vom 18.12.2007
- TGZ-2 Fraport v. 26.06.2008
- TGZ-2 Fraport v. 29.05.2009

OF, den 27.07.2009 Graphik: fdc-Airport Consulting

DEZERNAT II BAU- UND PLANUNGSAMT  
Abteilung 60.2 Stadtentwicklung und Verkehrsplanung

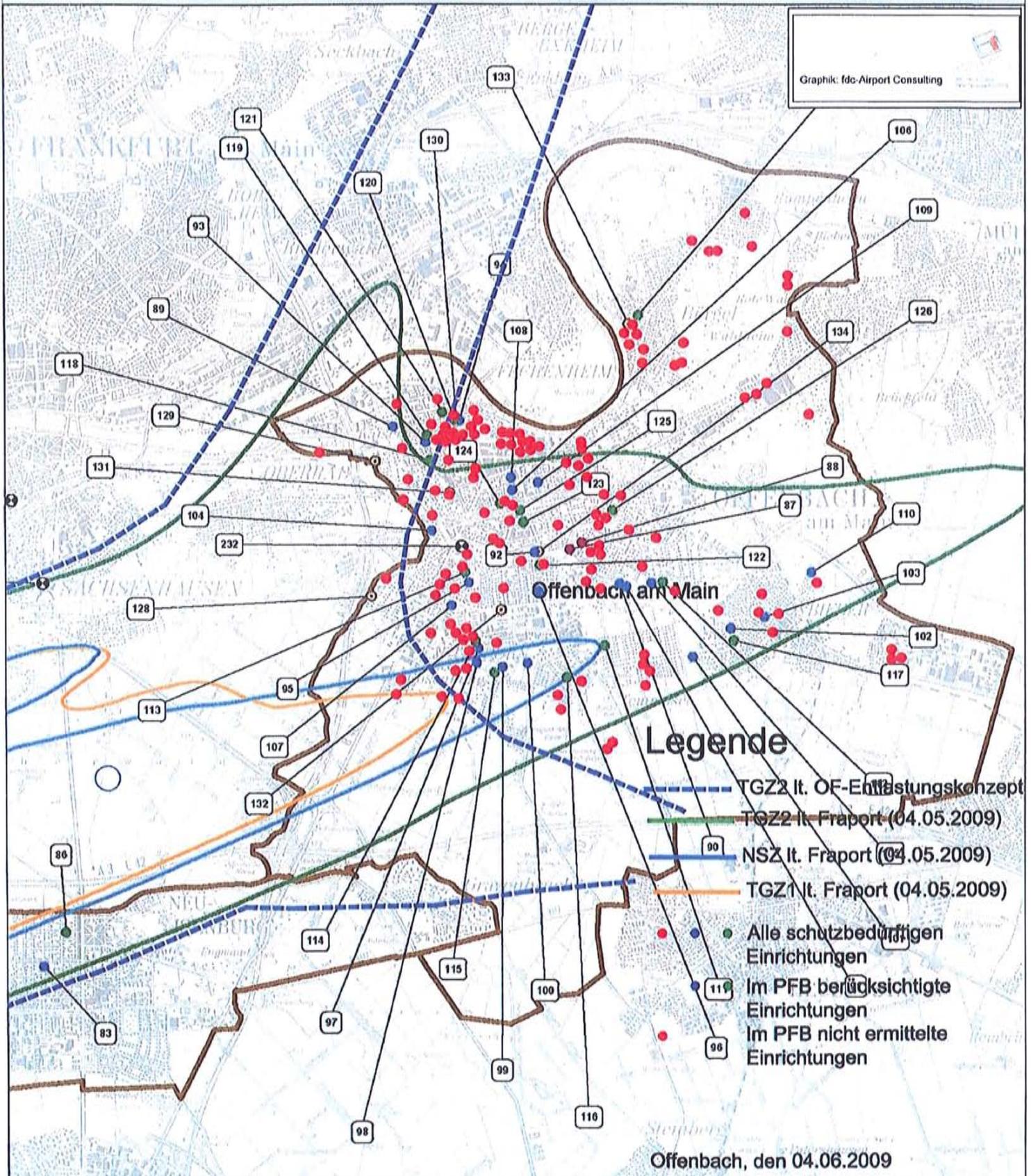
## Räumliches Bezugsnetz / statistische Bezirke

Plangrundlage:		Bearbeiter:
A1	Maßstab: -	60.21 Herr Zinn
Blatt:	1/1	geprüft:
Stand:	07/2009	Gezeichnet:
		Rev. No.: 0001



# Vergleich der Tag-Schutzzone 2 nach FluglärmG im Ausbaufall (lt. Fraport) mit den Auswirkungen der Entlastungsvorschläge der Stadt Offenbach

Az. 11 C 227/08 T



fdc Airport Consulting  
Dieter Faulenbach da Costa  
Tulpenhofstr.1, 63067 Offenbach

Zusätzliche Betroffenheit durch OF Entlastungsvorschläge								
Stadtteil	EW	EW/ha	Neue Betroffenheit in ha			Betroffenen Einwohner		
			NSZ	TGZ 1	TGZ 2	NSZ	TGZ 1	TGZ 2
<b>Offenbach</b>								
Kaiserlei	1.762	31,7	8,0	0,0	21,1	254	0	669
Nordend	9.455	211,1	0,0	0,0	10,9	0	0	2301
Westend	9.226	98,0	0,0	0,0	18,5	0	0	1813
Lauterborn	11.624	73,9	0,2	0,0	4,1	15	0	303
Rosenhöhe	4.272	83,8	0,5	0,0	3,4	42	0	285
<b>Summe OF:</b>			<b>9</b>	<b>0</b>	<b>58</b>	<b>310</b>	<b>0</b>	<b>5.371</b>
<b>Frankfurt</b>								
Oberrad	12.662	112,8	51,8	0,0	0	5.843	0	0
Osthafen	3.929	14,1	3,1	0,0	58,9	44	0	830
Fechenheim-Nord	9.040	111,9	0,0	0,0	63,3	0	0	7.083
Riederwald	4.824	144,9	0,0	0,0	4,0	0	0	580
Bergen-Enkheim	17.808	66,3	0,0	0,0	52,3	0	0	3.467
<b>Summe F:</b>			<b>55</b>	<b>0</b>	<b>179</b>	<b>5.887</b>	<b>0</b>	<b>11.961</b>
<b>Neu-Isenburg</b>								
Gravenbruch	7.000	112,0	2,4	0,0	2,4	269	0	269
<b>Summe N-I:</b>						<b>269</b>	<b>0</b>	<b>269</b>
<b>Heusenstamm</b>								
Heusenstamm	16.500	35,0	36,7	0	0	1.285	0	0
<b>Summe HS:</b>						<b>1.285</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Gesamt:						6.466	0	17.600
OF-Betroffene nach PFB:						17.820	1.240	86.661
<b>Entlastung (netto):</b>						<b>-11.354</b>	<b>-1.240</b>	<b>-69.061</b>
Entlastung Offenbach:						<b>-17.510</b>	<b>-1.240</b>	<b>-81.290</b>

Lärmsensible öffentliche Einrichtungen gemäß Liste Amt 60/Hr. Zinn					Anlage_06_08
Aktualisierungen bzgl. Anzahl der lärmsensiblen Einrichtungen (Wegfall/Neubau)					
wurden nicht durchgeführt (Stand 1.06.2004).					
	Anzahl Nutzer	Anzahl Verwaltungs-, Technik-beschäftigte	Anzahl Pädagogik-, Pflegebe-schäftigte	Gesamtfläche Gebäude in m²	Bemerkung
<b>Schulen</b>					
Gewerblich-Technische Schulen	1621	5,0	66,1	13303,30	
Käthe-Kollwitz Schule	1354	3,0	78,5	12360,79	
Theodor-Heuss-Schule	2083	4,0	79,6	6271,14	
August-Bebel-Schule	1700	8,0	100,0	7662,52	
Edith-Stein-Schule	769	4,0	48,0	14732,62	
Schillerschule	935	3,0	52,6	15409,70	
Marienschule	1100				
Anne-Frank-Schule	163	2,0	9,5	6918,72	
Beethovenschule	415	2,0	18,3	3864,82	
Eichendorffschule	355	1,5	17,9	5442,25	
Friedrich-Ebert-Schule	211	2,0	10,4	4772,12	
Goetheschule	556	2,0	30,3	7870,65	
Grundschule Buchhügel	311	2,0	13,0	3637,25	
Humboldtschule	317	2,0	16,4	4738,85	
Lauterbornschule	351	1,5	13,2	4393,04	
Schule Bieber (incl. Außenstelle Waldhof)	461	3,0	18,0	4711,93	
Uhlandschule	299	2,0	9,8	5861,21	
Waldschule Tempelsee	244	2,0	8,8	4413,38	
Wilhelmschule	264	2,0	17,2	4655,48	
Ernst-Reuter-Schule	721	2,0	42,3	8303,20	
Mathildenschule	750	4,0	43,0	11988,64	
Marianne-Frostig-Schule	128	2,0	30,0	2000,00	
Albert-Schweitzer-Schule	1127	3,0	60,1	14568,03	
Leibnizschule (inkl. Altbau Parkstr.)	1380	4,0	69,0	16956,03	
Rudolf-Koch-Schule	745	3,0	45,9	8730,36	
Abendgymnasium für Berufstätige					
Bachschule	456	2,0	31,5	8906,98	
<b>Kindertagesstätten EKO</b>					
Kindertagesstätte 3	150		23,0	816,00	
Kindertagesstätte 8	175		25,0	740,33	
Kindertagesstätte 9	200		20,0	745,33	
Kindertagesstätte 10	165		22,0	802,33	
Kindertagesstätte 11	115		21,0	597,69	

Kindertagesstätte 12	125		20,0	750,00	
Kindertagesstätte 13	175		24,0	873,00	
Kindertagesstätte 14	150		18,0	676,89	
Kindertagesstätte 15	75		14,0	346,00	
Kindertagesstätte 16	175		18,0	625,27	
Kindertagesstätte 17	175		21,0	843,03	
Kindertagesstätte 18	125		20,0	680,00	
Kindertagesstätte 19	125		20,0	680,00	
Kindertagesstätte 20	125		22,0	680,00	
Kindertagesstätte 21	125		16,0	680,00	
<b>Klinikum Offenbach</b>					
Kindertagesstätte des Klinikums	110	1,0	12,5		Fläche gehört zum Klinikum Offenbach
<b>Evangelischer Kirchengemeindeverband</b>					
Kindertagesstätte der Evangelischen Gemeinde Bieber	45	2,0	5,0	376,00	
Kindertagesstätte der Evangelischen Erlösergemeinde	45	3,0	8,0	413,00	
Kindertagesstätte der Evangelischen Friedenskirchengemeinde	85	3,0	11,0	458,00	
Kindertagesstätte der Evangelischen Gustav-Adolf-Gemeinde	64	3,0	11,0	313,00	
Halbtagskindergarten der Evangelischen Johannesgemeinde	15	2,0	3,0	55,00	
Kindertagesstätte der Evangelischen Lukasgemeinde	45	3,0	8,0	320,00	
Kindertagesstätte der Evangelischen Luthergemeinde	110	6,0	12,0	868,00	
Kindertagesstätte der Evangelischen Markusgemeinde	65	3,0	9,0	375,00	
Kindertagesstätte der Evangelischen Paul-Gerhardt-Gemeinde	80	3,0	10,0	570,00	
Kindertagesstätte der Evangelischen Schloßgemeinde	60	3,0	9,0	291,00	
Halbtageskindergarten der Ev. Schloßkirchengemeinde	45	1,0	8,0	250,00	
Kindertagesstätte der Evangelischen Stadtkirchengemeinde	80	3,0	14,0	428,00	
<b>Katholischen Pfarrgemeinden in Offenbach</b>					
Kita der Katholischen Kirchengemeinde Heiligkreuz	40				
Kita der Katholischen Kirchengemeinde St. Josef	90	2,0	12,0	800,00	Fläche ca.
Kita der Katholischen Kirchengemeinde St. Marien	46	2,0	7,0		
Kita der Katholischen Kirchengemeinde St. Nikolaus	114	2,0	16,0	650,00	Fläche ca.
Kita der Katholischen Kirchengemeinde St. Pankratius	70		9,0	350,00	
Kita der Katholischen Kirchengemeinde St. Paul	92	4,0	14,0	500,00	Fläche ca.
<b>Jüdische Gemeinde</b>					
Jüdischer Kindergarten	35	3,0	6,0	500,00	Fläche ca.
<b>Verein Behindertenhilfe in Stadt und Kreis e.V.</b>					
Integrative Kindertagesstätte Martin Luther-Park	75	2,0	18,0	680,00	Fläche ca.
<b>Internationaler Bund e.V.</b>					
Kindertagesstätte Ziegelstraße	45	3,0	1,0	360,00	Fläche ca.
Kindertagesstätte Kaiserstraße	46		5,0		
<b>Verein zur pädagogischen Erziehung von Kleinkindern</b>					
Kinder-Ranch	33	4,0		150,00	

Pinocchio's Abenteuerland	50		6,0	400,00	Fläche ca.
Verein zur Förderung der Kleinkindererziehung OF					
Die Tigerenten	8	2,0	2,0	52,00	
Kuckucksnest	10		3,0	60,00	
Krawallschachtel	9		2,0	80,00	
Pusteblume	20		4,0	120,00	
Sternschnuppe	8		2,0	72,00	
KITA Geleitsstraße	48		9,0	500,00	
Hainbachtal	15		3,0	70,00	
Die Pinguine	12		3,0	78,00	
Wilde 13	15		3,0	140,00	
Die Fledermäuse	15		3,0	100,00	
Rabenkinder	18		4,0	80,00	
Wunderlampe	20		4,0	100,00	
Mathilde	30		7,0	150,00	
<b>Sozialpädagogischer Verein z. Frühförderung</b>					
Freier Kindergarten Bieberau	66	3,5	7,0	1000,00	
<b>Verein Zwergenland</b>					
Kita Zwergenland	56				
<b>Horte EKO</b>					
Kindertagesstätte 6	25		9,0	412,00	
Kindertagesstätte 7	80		10,0	332,00	
<b>Horte Verein zur Förderung der Kleinkindererziehung OF</b>					
Die wilden Dinos	15		3,0	72,00	
Tabaluga	15		3,0	78,00	
Die Krümelmonster	20		4,0	134,00	
Hort Kinderland	34	2,0	4,0	400,00	Fläche ca.
<b>Theresien Kinder und Jugendheim</b>					
Theresien Kinder und Jugendheim	50	16,0	210,0	1800,00	Fläche ca.
<b>Kinder und Jugendeinrichtungen</b>					
Kinder, Jugend und Kulturzentrum Sandgasse	125	4,0	40,0	2000,00	Fläche ca.
Jugendzentrum Nordend	50	1,0	10,0	529,00	ohne Keller
Jugendzentrum Falkenheim	25	1,0	6,0	200,00	Fläche ca.
Kindertreff Neusalzer	25		8,0	250,00	Fläche ca.
Jugendzentrum Lauterborn	40	1,0	10,0	350,00	Fläche ca.
Spiel- und Lernstube Jugendzentrum Eschig	25		5,0	130,00	Fläche ca.
Jugendtreff Bürgel/Rumpenheim	45	1,0	8,0	275,00	
Fachstelle Jugendberufshilfe					
Jugendbildungswerk/Jugendbildungshilfe					
<b>Internationaler Bund</b>					
Jugendhaus Treff Waldhof	35		6,0	246,00	

<b>Altenheime</b>					
Seniorenheim Nordring	55	5,0	50,0	2300,00	
Anni-Emmerling-Haus	166	9,0	44,0	5746,00	
Ev. Frauenverein, Altenwohn/Pflegeheim	69	4,0	56,0	3230,00	Gesamtfläche
DRK, Seniorenzentrum, Goerdelerstr. 5					
DRK, Seniorenzentrum, Am Hessenring m. Emmastr.					
Wilhelm-Schramm-Stiftung	39	2,5	30,0		
Caritasverband Offenbach St. Ludwig	72				
Caritasverband Offenbach St. Hildegard	17				
Caritasverband Offenbach St. Elisabeth	95				
<b>Altentagesstätten u. Seniorengruppen</b>					
Christine Kempf-Haus	50	5,0		200,00	Fläche ca.
Else-Herrmann-Haus	40	6,0		200,00	Fläche ca.
Emil-Renk-Haus	60	9,0		200,00	Fläche ca.
Frieda-Rudolph-Haus					wird umgebaut
Ev.- und kath. Seniorenclub, Lauterborn		6,0		200,00	Fläche ca.
Waldcafé Lisbeth-Crönlein, Arbeitsplatz f.beh.Menschen	50		4,0	1000,00	
Seniorentreff Nordend, Pirazzistr. 18	20	1,0		150,00	Fläche ca.
Seniorenbildungstreff, Kirchgasse 19					
Seniorenclub "Die Aktiven"					
Seniorentreff Sozialstation Buchhügel	85	7,0	3,0		
AG Senioren 60 plus					
Seniorengruppe Offenbach					
Deutscher Rentnerbund Bundesgruppe Offenbach					
Senioren-Union Kreisverband					
Seniorenclub Offenbach am Main/DRK im Kreisverband OF	35				im Gebäude des DRK
Freundeskreis ehemaliger DAG-Senioren Offenbach					
Seniorenabteilung Stiftung Bahn Sozialwerk Ortsstelle OF	45	2,0		100,00	im Bahnhofsgebäude (Bahnhof 1.500 qm)
Seniorenbeirat Offenbach					im Emil-Renk-Haus
Seniorenhilfe Offenbach e.V.	730		10,0	75,00	drei Räume gemietet
Seniorenkreis der Kolpingfamilie Offenbach-Innenstadt	4			100,00	Fläche ca.
<b>Altenwohnungen</b>					
GBO Gr. Biergrund	12	1,0		600,01	
GBO Arthur-Zitscher-Str.20-22	119			646,10	
GBO Emmastr. 22/Lämmerspieler Weg 41- 43	81	1,0		4073,89	
GBO Annastr. 15					
GBO Goerdeler Str. 3	77	1,0		3316,10	
GBO Hessenring 61	40	1,0		1188,58	
GBO Konrad-Adenauer-Str. 54-58	44	1,0		2136,36	
GBO Sprendlinger Landstr. 78 a - d	40	1,0		3031,00	
GBO Bachstr. 27-37	48	1,0		3479,07	





## Airport City Flughafenstadt Fraport AG, Oberzentrum Flughafen

Durch seine zentrale Lage, seiner europäischen, nationalen und regionalen Standortgunst als Drehkreuz im Verkehrsnetz, den dazugehörenden Eigenschaften (Elementen wie: Terminals, Büros, Geschäften, Konferenzzentren, Hotels, Freizeiteinrichtungen etc.) hat der Flughafen Frankfurt Rhein/Main sich über seine eigentliche Funktion, dem Kerngeschäft Luftverkehr, hinaus zu einer Airport City entwickelt und soll sich durch weiteren Ausbau zu einer Business City, letztendlich zu einer neuen Flughafenstadt<sup>1</sup> entwickeln.

Die Beurteilung und Einteilung der Flughäfen erfolgt nach der unten genannten Studie weltweit in vier Kategorien,<sup>2</sup> wobei Frankfurt in die dritte Kategorie, der Business City gehören soll, das heißt, für den hiesigen europäischen Raum die höchste Kategorie anstrebt. So sind Aussagen von Fraport-Chef W. Bender entsprechend einzuordnen: „Wir machen uns auf den Weg. Flughafen-Städte sind die wirtschaftlichen Leuchttürme (...), interkulturelle Drehscheiben und positiver Imageträger für Städte und Regionen.“<sup>3</sup>

Die wesentlichen Ausbauvorhaben zur Flughafenstadt mit typischerweise städtischen Funktionen (besonders die des Einzelhandels als oberzentrale Funktion) am und rund um die Landebahnen und dem gesamten Flughafenequipment des Flughafens Frankfurt sind:

Terminal T1 (Handel, Einzelhandel, Gastronomie),  
Terminal T2 (Handel, Einzelhandel, Gastronomie),  
Terminal T3 ca. 16 ha geplant (Handel, Dienstleistung, Kommunikationszentrum, Einzelhandel, landseitige Kommerzielle Flächen),  
Frankfurt Airport Center (Hotels, Konferenzen, Gastronomie, Einzelhandel),  
AIRRAIL Center ca. 3.4 ha (Hotels, Konferenzen, Büros, Einzelhandel, Gastronomie),  
Stadtteil Gateway Gardens (mit S-Bahn Anschluss) ca. 35 ha (Hotels, Medieneinrichtungen, Science-Center, Kongress- und Handelszentrum, Büros, Einzelhandel, Gastronomie),  
Main Airport Center ca. 5.1 ha,  
Mönchhof-Gelände (mit S-Bahn Anschluss) ca. 110 ha (Logistikunternehmen, Hotels, Pensionen, Gastronomie),  
Ticona-Gelände ca. 50 ha,  
CargoCity Süd ca. 125 ha,  
CargoCity Nord,  
US-Recreation Area ca. 5.1 ha.

Die o.g. beantragten, geplanten, oder in Realisierung befindlichen Ausbauvorhaben sind allesamt Bausteine zur Herausbildung einer Flughafenstadt oder Airport City / Business City mit 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

<sup>1</sup> Bei der Vorstellung einer aktuellen Studie der Managementberatung A.T. Kearney und dem Fraunhofer Institut zur Entwicklung der Airport-City erklärte der Vorstandsvorsitzende der Fraport AG W. Bender, „Das ist eine neue Entwicklung, es geht nicht mehr nur um Passagierzahlen und das Kerngeschäft Luftverkehr. Er nennt „Flughafenstädte die zukünftigen wirtschaftlichen Leuchttürme, Jobmotoren, Netzwerke für Business-Verbindungen, interkulturelle Drehscheiben“ (...) FAZ vom 11.05.2007.

<sup>2</sup> Vgl. hierzu auch: Offenbach Post vom 25.04.2004. Entsprechend o.g. Studie wird unterschieden: „Die erste Kategorie hält Angebote nur um den Terminal parat. Die zweite ist ergänzt um Büros und Geschäfte außerhalb der Terminals, die dritte –zu der soll Frankfurt gehören- sieht den Ausbau der Airport City zu einer Business City vor, wobei die Verfasser der Studie den Bau und die Vermarktung einer Geschäftsstadt, die die Terminals 1 und 2 im Norden mit dem Terminal 3 im Süden verbindet vorschlagen. Die vierte Kategorie umfasst eine Airport-Region die auch wohnen beinhaltet. Dieses Konzept wird in Asien auf Wüstengelände angewendet.“

<sup>3</sup> Vgl. hierzu auch: Offenbach Post vom 25.04.2004. So wurde mit der Planung der Flughafenstadt das Büro Speer Frankfurt von Fraport beauftragt.

Oberzentrum Frankfurt als abgedeckt gelten kann, denn in der Realität entwickelt sich hier immer deutlicher ein Oberzentrum am / in dem Oberzentrum Frankfurt<sup>4</sup> – mit nach o.g. Angaben rund 350 Hektar Fläche, durchaus in Konkurrenz zu diesem und mit beträchtlichen negativen Auswirkungen der zentralen Funktionen der Ober- und Mittelzentren der Region.

Dass ganz offensichtlich der Flughafen und das geplante Terminal 3 mehr als nur eine Verkehrsinfrastruktur darstellen wurde auch durch folgende Aussagen bereits vor einigen Jahren 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.“<sup>5</sup> Dabei kann offensichtlich der T3 nicht einbezogen sein. Hier sollen entsprechend Realisierungswettbewerb weitere knapp 10.000 qm Bruttogeschossfläche für ein Konferenzzentrum, landseitige kommerzielle Flächen und Flächen für werbliche Vermarktung entstehen.

Dies war insgesamt von der Stadt Offenbach bereits schon im ROV kritisiert worden: Betrachtungen, die sich auf das Image, weiche Standortfaktoren und soziale Folgewirkungen der Zentren des Ballungsraumes Rhein-Main beziehen, bleiben völlig ausgespart.

„Ebenfalls unzureichend beleuchtet bleiben so genannte nicht unmittelbar flughafenabhängige „Sekundärnutzungen“ (u.a. erheblicher Einzelhandel) im Zusammenhang mit dem Ausbau des Flughafens. Bereits heute entwickeln sich diese Nutzungen in Verbindung mit den o.g. Planungen und Projekten (Überbauung ICE-Bahnhof AIRRAIL-Center, Umnutzung Gateway-Gardens, Mönchhofdreieck) 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 RegFNP Unterlagen zu solchen 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.

<sup>4</sup> Aktuell sei hier auf das Journal Frankfurt 12/07 verwiesen: „Danach beobachtet auch der Frankfurter Einzelhandel den Aufschwung am Flughafen kritisch. Der Einzelhandelspräsident F. Albrecht sagt: „Es gibt eine gewisse Nervosität in der Region“ Fraport-Chef Bender versucht zwar zu beschwichtigen, bringt aber doch den Vergleich an, dass das neue AIRRAIL-Center mehr Fläche bietet als die gesamte Zeil, nur so zum Vergleich, versteht sich.“ Genau dies bedeutet aber das abziehen von oberzentralen Funktionen, hier zum Nachteil des OZ Frankfurt.

<sup>5</sup> 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 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche als Bestand geführt, die sich durch verschiedene Ausbaumaßnahmen (u.a. Überbauung ICE-Bahnhof) bis 2007 auf 20.000 m<sup>2</sup> erweitern: „Die Planungen um 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).

Eine umfassende Betrachtung der Entwicklung von Einzelhandelsflächen nicht nur im Gesamtbereich des Standorts „Airport City oder Flughafenstadt“ ist notwendig und im weiteren Verfahren des RegFNP vorzulegen und mit den Kommunen abzustimmen. Der Einzelhandel am Flughafen und seine Auswirkungen werden bisher regionalplanerisch nicht beleuchtet, die Airport City ist hier als Standort ein „weißer Fleck“.

Offenbach als Oberzentrum im Ballungskern der Region kann weder direkte noch indirekte negativen Auswirkungen einer Airport City oder Business City auf seine Funktion als Oberzentrum akzeptieren.

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 sind negative Auswirkungen auf die angrenzenden Kommunen -hier insbesondere Offenbach- im Verfahren des RegFNP in die Abwägung einzubeziehen und bauleitplanerisch zu klären.

Die aufgezeigte Entwicklung des Standorts Flughafen als „Stadt in der Region“, als „Oberzentrum FRA“ (u.a. mit dem T3) ist im Rahmen des Verfahrens zum RegFNP mit einem rechtsgültigen und rechtsbeständigen Abschluss des RegFNP zu klären.

Weiterhin ist die „Flughafenstadt“ unter den Aspekten und Fragen der Zentralität / Zentrale-Orte-System zu betrachten. Wie in den Verfahren zum Ausbau des Flughafens FRA, so ist auch im RegFNP zu kritisieren und zu bemängeln: Das eine Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Strukturräume der Region, das Gefüge des Zentrale Orte Systems, und damit eng verbunden der Anrainerkommunen des Flughafens nicht stattfindet. Weder wird im RegFNP 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 bzw. bewertet und in die Abwägung einstellt. Dies ist im weiteren Verfahren zu gewährleisten.

Die Ausdehnung der Airport City/Flughafenstadt mit flughafenaffinen und sonstigen oberzentralen Nutzungen u.a. auf die Flächen des Mönchhof-Geländes und des Ticona-Geländes sind auszuschließen.

Der Ausbau der Airport City schreitet weiter unkoordiniert, ohne vorliegen einer mit der Region und seinen vom Ausbau stark betroffenen Anrainerkommunen einvernehmlich abgestimmten Gesamtkonzeption einer Airport City voran. Auf einer Fachtagung zur Frankfurter Airport City<sup>6</sup> wurde von den Referentinnen und Referenten auf verschiedenste Problemlagen hingewiesen:

- Einseitig landesplanerische / raumordnerische Absicherung des Flughafenausbaus als reine Verkehrsinfrastruktur(Ausklammerung der Herausbildung einer Airport City),
- Schwächung der polyzentrischen Struktur der Region,
- Konzeptionell Planerische Behandlung der Airport City,
- mit der geplanten Einzelhandelsfläche Gateway Gardens stößt die Airport City an die Grenze von fast 60.000 m<sup>2</sup> Einzelhandelsfläche, zum Vergleich: Das Gesamtvolumen der Zeil umfasst 111.000 m<sup>2</sup> Einzelhandelsfläche und das der Stadt Offenbach 68.000 m<sup>2</sup>, darin enthalten sind allein 12.500 m<sup>2</sup> Einzelhandelsfläche des gerade fertig gestellten Einkaufszentrums KOMM,

<sup>6</sup> Auf einer Fachtagung im April 2008, veranstaltet vom SRL, Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung Regionalgruppe Hessen / Rheinland-Pfalz, Saarland, der KAG, Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt / Main, und des RMI Rhein-Main-Institut e.V. in Offenbach zur Frankfurter Airport-City wurden verschiedenste Themenkomplexe, Aspekte und Fragestellungen zur behandelt.

- der Flughafen sollte sich als Flughafen rechnen, und sich dafür bewähren, es macht unter den spezifischen Konstellationen keinen Sinn gezielt Flächen für Büros, für Einzelhandel, für Tagungs-/ Präsentations- und Hotel-/ Gastronomieaktivitäten u.s.f. anzubieten.
- Rücknahme des Entzugs der Planungshoheit über wichtige Flächen am Flughafen,
- Vermehrte Untersuchungsanstrengungen um Nutzungen qualitativ und quantitativ zu unterscheiden die nur am Flughafenstandort etabliert werden können oder für die auch alternative, integrierte Standorte der Region zur Verfügung stehen. In diesem Zusammenhang wäre es interessant die bisher weitgehend unbekannt den Auswirkungen der Airport City auf Mobilität und Mobilitätsverhalten (mit neuen Quelle-/Zielbeziehungen, Mobilitätsketten, Öffnungszeiten u. veränderte Zeitordnungen) insgesamt zu untersuchen.

In der Airport City wird mit Superlativen nicht gespart, im Juni 2009 wurde für das Airrail Center<sup>7</sup> mit 600 Stellplätzen als eines der größten Bauprojekte in Europa, und wichtiger Teil der Airport City, über dem ICE Fernbahnhof am Frankfurter Flughafen Richtfest gefeiert. Trotz Kostenexplosion entsteht in unmittelbarer Nähe neben dem Airrail Center verbunden mit einer „Skylink“ genannten Brücke ein Parkhaus, auf neun Ebenen mit 2.500 Stellplätzen. Insgesamt werden somit 3.100 Stellplätze direkt am Zentrum des Flughafens vorgehalten. Im Vorentwurf des RegFNP war diese Fläche als Wald Bestand und Trinkwasser- und Heilquellenschutzgebiet dargestellt und vermerkt. Im RegFNP Entwurf ist diese Fläche als Gewerbliche Baufläche Bestand dargestellt obwohl dem Vorhaben gerade erst zugestimmt wurde und die Realisierung erst bevorsteht (vgl. hierzu auch Punkt 91 und 92 in Anlage 02).

Eine der originären Aufgaben des RegFNP ist es sich mit einem Vorhaben der Bedeutung und Größenordnung des Flughafens Frankfurt für die Region Rhein-Main grundlegend regionalplanerisch auseinander zusetzen und dies in die Abwägung des RegFNP einzustellen. Im Verfahrensschritt vom Vorentwurf 2007 zum Entwurf 2009 hat der Planungsträger keine Aktivitäten zu Perspektiven und zur Konzeptionellen Entwicklung des Flughafens als Airport City vorangetrieben bzw. initiiert. Hier ist dringend Handlungsbedarf geboten. Lediglich zur Zielaussage zum Ziel 3.4.3-7 im allgemeinen Teil des Kapitels Einkaufszentren, großflächige Einzelhandelsbetriebe ..., wird in einem unverbindlichen Satz in der Begründung eine Bemerkung zur Markenbezeichnung „Airport City“ gemacht. Hierbei wurde noch nicht mal die Wirkung der verschiedenen Nutzungen und deren Ineinandergreifen im Hinblick auf Wirkungen in der Region behandelt. Dieser gravierende Planungs- und Abwägungsmangel ist im weiteren Verfahren unter Beteiligung der Kommunen zu leisten und sicher zu stellen.

---

<sup>7</sup> Vgl. hierzu auch: Offenbach Post vom 04.04.2009. Danach stiegen die Kosten von 660 Millionen auf 840 Millionen, Fertigstellung April 2010. Nur einen Monat später, am 27.07.09 werden in der gleichen Zeitung Kosten von etwa einer Milliarde genannt, eine Steigerung um 340 Millionen zum ursprünglichen Kostenansatz.