

## Anlage 03: Einzeldokument zu Nr. 54 Flughafen, mit 3 Anlagen dazu

### 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

### 1. Ausbau des Flughafens Frankfurt Main mittels 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. 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 zur Änderung des Landesentwicklungsplanes (LEP EFFM), die allerdings noch nicht rechtskräftig ist. Insofern widerspricht die Darstellung auch dem gültigen LEP 2000. Der Flächenumfang entspricht dem aktuellen PF-Antrag der Fraport AG von 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) 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. Eine eigenständige regionalplanerische wie bauleitplanerische Begründung und Abwägung zum Kapitel Luftverkehr und zu anderen Grundsätzen und Zielen des RegFNP / RPS erfolgt nicht. – 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.

### 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.**

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

Die Darstellung widerspricht dem gültigen LEP 2000. Eine eigenständige regionalplanerische und bauleitplanerische Begründung und Abwägung liegt nicht vor. Eine fachplanungsrechtliche Grundlage in Form eines PF-Beschlusses besteht ebenfalls nicht.

### **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>2</sup>.

Ferner hat die Stadt Offenbach diese Position im Klageverfahren gegen den LEP 2000 und in das noch laufende Verfahren zum LEP EFFM eingebracht und bezieht sich hier maßgeblich auf die dort gemachten Aussagen.<sup>3</sup>

Die Stadt Offenbach hat diese Position ebenfalls in das noch anhängige fachplanungsrechtliche Verfahren nach LuftVG (Planfeststellungsverfahren) eingebracht. Auch auf diese in diesem Zusammenhang gemachten Äußerungen bezieht sich die Stadt Offenbach ausdrücklich.

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

Die wesentlichen Argumentationsstränge hierfür sind:

- Das Planvorhaben widerspricht vorhandenen anderen Zielen und Grundsätzen des LEP 2000. 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 660.000 Fbw/a, weggefallen ist und im Kern die ROV alle drei damals betrachteten Varianten (NW / NO / Süd) als nicht raumverträglich bezeichnet hat (ROV-Auflage: Maßgaben zur Herstellung der Raumverträglichkeit, die nie wirklich abgearbeitet wurden).
- Alternativen zur Entwicklung am Standort wurden im gesamten Verfahren bislang nicht ernsthaft geprüft. Insbesondere die Verteilung von endogenen und exogenen Verkehren 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

---

<sup>2</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 OF 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>3</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.

LEP 2000 zur Entwicklung des Flughafensystems Frankfurt / Frankfurt-Hahn zwingen aber fachlich zur Alternativendiskussion.

- Die Variantenprüfung ist fachlich falsch, insbesondere auch unter dem Aspekt, dass betriebswirtschaftliche und nicht raumordnerische Kriterien herangezogen wurden und die weitere Belastung einer schon in hohen Maße belasteten Bevölkerung (auch im Süden der Stadt Offenbach) gegen über bislang nicht belasteten Menschen unzulässig vernachlässigt wurde.
- Bei der Entwicklung am Standort – wenn er denn überhaupt ins Auge gefasst wird – die Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes (außer unzureichenden Nachtflugbeschränkungen) nicht geprüft wurden. Der im „Mediationspaket“ enthaltene „Anti-Lärm-Pakt“ ist in keiner Weise substantiell ausgefüllt. Auch der RegFNP / RPS liefert hierzu keinen Beitrag.
- 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 der Zukunft verbaut<sup>4</sup>.
- Das Vorhaben berücksichtigt weder den PF-Beschluss von 1971 noch die inzwischen eingetretene, 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 zerstört, weitere Erholungsflächen betriebsbedingt beeinträchtigt und die restlichen Erholungsflächen verstärktem Erholungsdruck ausgesetzt.

## **2. Ableitung aus dem LEP / LEP EFFM im einzelnen / Aussagen im RegFNP**

### **2.1 Aussagen im LEP / LEP EFFM und deren Umsetzung im RegFNP / RPS / Aussagen des RegFNP**

Als Ableitungsgegenstände aus dem LEP 2000 können hier, unabhängig von den direkten flughafenbezogenen Grundsätzen und Zielen (vgl. 7.4), genannt werden:

- (1) Ziel: „Der Schutz der natürlichen Umwelt...sowie die Erhaltung größerer Freiräume ist im Rahmen der Regionalplanung sicherzustellen“. (S.10).
- (2) Ziel: ländliche Räume: „Ihre wirtschaftliche Kompetenz soll gestärkt werden“; Standort zukunftssicherer Erwerbsmöglichkeiten. (S.11).
- (3) Ziel: Ausweisung eines Siedlungsbeschränkungsbereichs (S.15) (vgl. unten).
- (4) **Ziel 4.1.2, S. 15:** die Auswirkungen (Siedlungsbeschränkung) sind an den langfristigen Planungsvorstellungen des Träger des Vorhabens zu bewerten,
- (5) Festlegung Offenbach als Oberzentrum (S.20) mit zugehörigen Funktionen (Beseitigung nachteiliger Verdichtungswirkungen (S.13); Flächen für Wohnen in der Nähe vorh. Arbeitsplätze und Infrastruktur

---

<sup>4</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 öffentl. Mitteln) von Jahrzehnten werden dadurch zunichte gemacht, dass sich die Nachteilszone des Flughafenausbaus genau über die „altindustrialisierte Achse“ im Rhein-Main-Gebiet legt (vgl. Abb. in der Anlage).

- (S. 14); Vermeidung von Suburbanisierung (S. 15); ausgeglichene Versorgungsstrukturen im Einzelhandel und Sicherung verbrauchnaher Versorgung (S. 17); Sicherung und Erhaltung öffentlicher Dienstleistungen (S. 19), Förderung des Stadumbaues (S.28).
- (6) Dem Ziel 7.4, der Stellenwert des Flughafens Frankfurt...ist zu erhalten und zu stärken, wird vorangestellt: Dabei sind die Ergebnisse des Mediationsverfahrens zu berücksichtigen (S. 35).
  - (7) Dem Ziel 7.4 wird nachgestellt, dass der vorhandene Bahnanschluss für den Frachtverkehr zur Reduzierung des Frachtersatzverkehrs verstärkt zu nutzen ist (S. 35).
  - (8) Ziel: Güterverteilstützpunkt (GVZ) Rhein-Main-West auf dem Gelände Industriepark Höchst / ehemaliges Caltex-Gelände (S.37f)<sup>5</sup>.
  - (9) In verdichteten Teilräumen mit hoher Luftbelastung aus auf eine Minderung der städtischen Übererwärmung und Emissionsbelastungen hinzuwirken (S. 42; Abb. 3).
  - (10) Bei der Planung / Lärmbelastung von Verkehrswegen „ist eine entsprechend der Kapazität mögliche volle Auslastung der Verkehrswege zu berücksichtigen (S.43).
  - (11) „Einer Zunahme des Lärms ist entgegenzuwirken“ (S. 43).
  - (12) Der Wald ist in seinem Bestand zu erhalten... (S. 46).

Weitere Ableitungsnotwendigkeiten ergeben sich aus dem LEP EFFM (III.4), den der RegFNP / RPS zu Grunde legt (soweit man diesen überhaupt heranziehen will):

- (10) Grundsatz: „ÖPNV-Anbindung des südl. Flughafenbereichs ist zu verbessern“.
- (11) Ziel: Für den den Flughafen Frankfurt Main umgebenden Raum soll ... ein Siedlungsstrukturkonzept ... entwickelt werden“. Grundsatz: „Darüber hinaus soll ein regionaler Ausgleich flughafeninduzierter Belastungen und Entwicklungsimpulse angestrebt werden“.
- (12) Ziel: „Das ökologische Verbundsystem wird durch die Ausweisung Ökologischer Schwerpunkträume ergänzt“.
- (13) Sicherung der naturschutzrechtlichen Kompensationsflächen. Dabei ist die Weiterentwicklung des Regionalparks Rhein-Main insbesondere zu berücksichtigen.

Indirekte Widersprüche zu anderen Grundsätzen / Zielen / Aussagen des RegFNP / RPS im Zusammenhang mit dem Flughafenbau:

- (14) Grundzug der Planung: „Erhaltung und Stärkung der polyzentralen Siedlungsstruktur durch Ausbau und Weiterentwicklung vorrangig der großen und mittleren Zentren“ (S.13).
- (15) Grundzug der Planung: „Vorrangige Nutzung und qualitative Weiterentwicklung der bestehenden und planungsrechtlich gesicherten Wohnbau- und Gewerbeflächen“ (S:13).
- (16) G3.1-2: Verminderung der Umweltbelastung / ausreichendes Wohnungsangebot vorrangig an zentralen Lagen / Minderung verkehrsbedingter Emissionen und sonstige Luftverunreinigungen.

---

<sup>5</sup> Auf Seite 152 (Erläuterung zur Stadt Raunheim) ist zu lesen, dass das GVZ nicht mehr realisiert werden soll.

- (17) G3.2-1: „Die zentralen Orte sollen als Standorte überörtlich bedeutender Infrastruktureinrichtungen, als wesentliche Elemente einer dezentralen/polyzentrischen Siedlungsstruktur und als Ziel- / Verknüpfungspunkte im Regional- und Nahverkehr gesichert werden“.
- (18) G3.2-2: „Einrichtungen der öffentlichen und privaten Infrastruktur mit überörtlichen Einzugsbereich sollen in den **Kernbereichen** der zentralen Orte ... gebündelt werden. Vorhandene Infrastrukturen sollen vorrangig in den zentralen Orten erhalten und in ihrer Funktion gesichert werden“.
- (19) G3.2.1-1: „Die südhessischen Oberzentren sollen als Standorte hochwertiger spezialisierter Einrichtungen im wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und wissenschaftlichen Bereich mit z. T. landesweiter, nationaler oder internationaler Bedeutung gesichert werden“.
- (20) G3.2.1-2: „Die Oberzentren sind vorrangige Standorte für eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Siedlungstätigkeit sowie für großflächige Einzelhandelsvorhaben.“
- (21) G3.4-3: „Die weitere Siedlungstätigkeit über die Eigenentwicklung hinaus soll vorrangig in den Oberzentren sowie in geeigneten Städten und Gemeinden im Verlauf der Nahverkehrs- und Siedlungsachsen stattfinden“ (vgl. auch G3.4.1-1).
- (22) Grundsatz: „Innen- vor Außenentwicklung“ (S.37).
- (23) Aussage: „Angesichts der relativ flachen Zentrenhierarchie im Verdichtungsraum haben die Oberzentren mit ihren Bauflächenpotenzialen durch Stadtumbau und Stadterweiterungsflächen zunächst die höchste Priorität bei der Neuausweisung“ (von Wohnbauflächen / gemischten Bauflächen) (S: 38). (vgl. jedoch Aussage zu Restriktionen durch Siedlungsbeschränkung ebenda).
- (24) Z3.4-3: „Großflächige Einzelhandelsvorhaben müssen eine enge und funktionelle Verbindung zu bestehenden Siedlungsgebieten aufweisen“.
- (25) Z3.4.3-4: „Bei der geplanten Errichtung und Erweiterung großflächiger Einzelhandelsvorhaben außerhalb der Innenstadtbereiche/Ortskerne/Stadtteilzentren sind innenstadtrelevante Sortimente auszuschließen“.
- (26) G4.1-1: „Der Freiraum soll insgesamt und mit seinen ökologischen, ökonomischen und sozialen Funktionen für eine nachhaltige Raumentwicklung gesichert werden“:
- (27) G4.1-2: „Dem weiteren Verlust an Freiraum und einer dauerhaften quantitativen und qualitativen Beeinträchtigung der Freiraumfunktionen soll entgegengewirkt werden“.
- (28) G4.2-7: „In der Untermainebene ... sollen die großen Waldgebiete südlich von Frankfurt und Offenbach am Main als wichtige Naherholungsgebiete und wegen ihrer Klimafunktion zur Verbesserung der Umweltqualität im Verdichtungsraum ... vorrangig erhalten werden“.
- (29) Z4.3-2: „Die Funktion der Regionalen Grünzüge darf durch andere Nutzungen nicht beeinträchtigt werden. Planungen und Vorhaben, die zu einer ... Beeinträchtigung ... der Freiraumerholung bzw. der Veränderung der klimatischen Verhältnisse führen können sind nicht zulässig“. (vgl. aber Z4.3-3 zu den Abweichungen aus Gründen des Gemeinwohls).

- (30) G4.5-2: „Wertvolle Biotope und Arten sollen geschützt und erhalten ... werden“.
- (31) G4.7-2: „Für Zwecke der landschaftsgebundenen Erholung häufig frequentierte und beliebte Ausflugsbereiche bzw. –ziele sowie überörtlich bedeutende Wegeverbindungen sollen in ihrer Funktion erhalten und vor Beeinträchtigungen geschützt werden“.
- (32) G5-7: „Falls der Aus- und Neubau von Verkehrswegen bei nachgewiesenem Bedarf erforderlich wird, sollen unnötige Flächeninanspruchnahmen ... vermieden bzw. vermindert werden“.
- (33) G10.2-1: „Der Wald und seine wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen und gesellschaftlichen Funktionen sollen nachhaltig gesichert werden“. (vgl. dazu Inanspruchnahme bei G10.2-3).

Eine raumordnerisch / bauleitplanerisch umfassende Betrachtung des Ausbauprojektes Flughafen findet im RegFNP / RPS nicht statt. Es wird lediglich der Ausbau und deren landseitige Verkehrskonsequenzen fixiert und als betriebsbedingte Konsequenz lediglich die Siedlungsbeschränkung dargestellt. Z. B. wird ein an die Flughafenerweiterung mit dem Siedlungsbeschränkungsbereich anknüpfendes Siedlungsstrukturkonzept an keiner Stelle explizit erwähnt. Es wird auch nicht zur Kenntnis genommen und entsprechend gewürdigt, abgewogen und evtl. in die Planung eingestellt, das es sich beim Flughafen und seiner unmittelbaren Umgebung 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 04 ).

## 2.2 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...) 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 zurückschlagen. Der RegFNP / FNP verschanzt sich hier entweder hinter dem LEP (der wiederum erkennbare Probleme auf die nachgeordneten Planungen verschiebt) oder dem PF-Verfahren.

## 2.3 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 offensichtlich weder Widersprüche zu

Aussagen / Grundsätzen / Zielen des LEP / LEP EFFM noch zu eigenen Zielen und Grundsätzen des RegFNP / RPS 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. 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 sie dann spätestens hier aufgegriffen und hinreichend beantwortet wird.

- 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. Zwar sind auch zu diesem Komplex angelaufene Diskussionen im Rahmen des RDF zu keinem greifbaren Ergebnis gekommen. Hier sind aber zumindest Ansatzpunkte genannt, an denen der RegFNP hätte anknüpfen können, um ein nötiges Konzept zu erstellen, wenn er denn schon den Flughafenausbau in einer derart raumbelastenden Form in die Planung aufnimmt.<sup>6</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 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)

---

<sup>6</sup> z.B. 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.

- „Airportcity“

(vgl. Stellungnahme 60, Anlage 04, Nummer 55 der Liste Anlage 01)

- 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 müssen. 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. Weitergehende Forderungen der Mediation (Tagesrandstunden und Zeiten 22:00 – 23:00 / 05:00 – 06:00) sind überhaupt nicht im Rahmen der vorliegenden Planung erörtert. Geschweige zahlreiche aktive Schallschutzmaßnahme (angefangen von kreuzenden Bahnen für die Lärmverteilung, Öffnung 18-West für Landungen bis hin zu Startverfahren A, steilerer Anflug, Offset-Landeanflug, Curved Approach, Verlegung der Landeswellen nach innen).

### **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.

Das Siedlungsbeschränkungsgebiet (SBG) dient dem vorbeugenden Schutz vor Fluglärm. 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 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).

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

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

**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.**

Dabei ist in der Abwägung auch deutlich einzustellen, dass bereits heute z.T. die Grenzen der Belastung erreicht sind (vgl. dazu Urteil des VGH Ks vom 02.04.03<sup>7</sup> für die Stadt Offenbach) und bereits die Grenze des Gesundheitsschutzes überschritten sind. Eine weitere Bündelung des Fluglärms – wie im Ausbaufall geplant – ist daher nicht hinnehmbar.

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

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

... zwischen Vorgabe aus LEP / LEP EFM 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 zwar im Sinne des vorbeugenden Lärmschutzes für angemessen, hält jedoch angesichts der LEP-Vorgabe und dem Stand der Lärmwirkungsforschung, die bereits unterhalb von 60dB(A) eine erhebliche Belästigung sieht, für erforderlich.

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; vgl. Einwendungen der Stadt OF im PFV. 2. Offenlage). – Weitere lärmphysikalische Schwächen des AzB-Modells bestehen (vgl. ebenfalls Einwendungen OF, 2. Offenlage).

Auch bleibt zu klären, ob die Topographie berücksichtigt wurde.

Für die Berechnung der Lärmkontur durch die HLUg gelten – wie dargelegt – zahlreiche Annahmen, die keineswegs konstant sind (z.B. wird das Betriebskonzept nicht planfestgestellt, ebenso nicht die Flugrouten) und für die im Text des RegFNP / RPS an keiner Stelle der Nachweis geführt wird, dass es sich im Sinne der Vorsorge um eine worst-case-Betrachtung handelt.

---

<sup>7</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).

### 3.3.2 Siedlungsbeschränkung ...

...zwischen 100 : 100 – Regelung und „Real“verteilung (+  $\sigma$ )

Das SBG wird – wie im RPS2000 – 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 (auch OF). 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 Nord-lang mit Westend und Nordend). Diese Regelung hat sich auch in der Auseinandersetzung zum Fluglärmgesetz durchgesetzt. Modifikationen wie Berücksichtigung des lärmstärksten Monats erhielten letztlich keine parlamentarische Mehrheit. – Auch die Schutzzonen 1 + 2 nach Fluglärmgesetz fallen entsprechend klein aus.

Ergebnis einer solchen Regelung wäre jedoch, dass die Betroffenheit (und damit die Verpflichtungen der Verursacher) durch den Flughafen „klein dargestellt“ wird, während die Fessel für die Gemeinden (als Vorsorgeprinzip „getarnt“) groß ausfällt.

### 3.3.3 Siedlungsbeschränkung ...

...zwischen Fraport-Betriebskonzept und Notwendigkeit aktiven Lärmschutzes

Bereits unter 2.2 sind Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes angesprochen worden. Dem im RegFNP dargestellten SBG ist das Betriebskonzept der Fraport AG zum Ausbau unterstellt, dass lediglich Nachtflugbeschränkungen (dabei sind die Randstunden in keiner Weise einbezogen) enthält. Weitere Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sind erforderlich und müssen zu einem veränderten Betriebskonzept führen, was sich in einer veränderten Kontur des SBG niederschlagen würde. 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.

### 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 Fluglärmggesetzes 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 hinwegwächst, mit dem Ergebnis, dass mit dem SBG gemäß RegFNP gut 52% des OF-Gemeindegebietes der Siedlungsbeschränkung unterliegen. 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 Siedlungsgemeinde, 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“.

Um die historische Entwicklung und das auch in der Vergangenheit vernachlässigte Prinzip der Vorsorge zu verdeutlichen, wird in der Anlage 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). Es wird deutlich, dass eine Reihe von Projekten hätten unter Vorsorgegesichtspunkten nicht hätten 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 frei gehalten wird.

### 3.3.6 Siedlungsbeschränkung ...

... zwischen Planfeststellung 1971 und beantragter Planfeststellung 2007.

Die Geschichte der Siedlungsbeschränkung macht deutlich, dass die Gemeinden, so auch OF, lange Zeit mit der Entwicklung gemäß PF-Beschluss 1971 zur 18-West rechnen konnten. Inhalte waren Ausbau bis 325.000 zivile Fbw/a, die Verlegung der Schwelle und die Startbahn 18-West zur Lärmverteilung, kein weiterer Ausbau. Auf der Basis des PF-Beschluss 1971 reichte keine Siedlungsbeschränkung nach OF hinein. OF 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.

### 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 OF) 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.

Das BVerwG Leipzig hat im Urteil zu BBI allerdings festgehalten, dass eine Prognose weiterhin ausreichend sei. Hier wird evtl. eine juristisch unterschiedliche Bewertung vorgenommen.

Es ist aber 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 aktuellen PF-Antrag der Fraport AG. In diesem ist allerdings 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 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, 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.

## **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 den aktualisierten PF-Antrag der Fraport AG 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 im Rahmen des RegFNP / RPS vorgenommen werden müssen. Dies ist nachzuholen.**

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

Das ROV / LPB kam eigentlich zum Schluss, dass alle drei betrachteten Ausbauvarianten nicht raumverträglich seien, sondern hierfür der RPS2000 geändert werden müsse. 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 hier im Rahmen des RegFNP /RPS detailliert abgearbeitet werden können.

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

(vgl. Stellungnahme 60, Anlage 04, Nummer 55 der Liste Anlage 01)

#### **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 bezügl. der Terminalkapazitäten im Hinblick auf laufende Ausbaumaßnahmen beim Terminal 1 + 2 findet nicht statt. Ergänzende Maßnahmen für den induzierten landseitigen Schienen- und Straßenverkehr werden im Rahmen der Vorgaben des LEP EFFM sowie des Beschl. 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 (öffentl. 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. – 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 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 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 (zuletzt zur 2. Offenlage). 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.

Der Zuwachs des Passagieraufkommens zwischen dem Prognosenußfall und dem Ausbaufall wird vorwiegend der Hub-Funktion des Flughafens zugeordnet (+38%), ohne das 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 (Prognosenußfall) ein mehr als doppelt so starker Anstieg der Originär-Fluggastzahlen (+65%) gegenüber den Hub-Fluggästen (+24%) angenommen.

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 der Riedbahn als realisiert unterstellt. Die Umsetzung dieses Vorhabens ist aber nicht gesichert und nicht Teil der Planfeststellung.

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

**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 nicht gesichert und nicht Teil der Planfeststellung.

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

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

Das Gutachten G 9.1 stellt fest, dass die Leistungsfähigkeit der A5 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 gegenüber steht. 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 Februar 2006 zu datieren (lediglich die Vorbemerkung wurde 2007 aktualisiert). 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 RegFNP 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.

Bei dieser Fragestellung bewegt sich der RegFNP mit seinem dazugehörigen Umweltbericht 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 Ausbaivorhabens sowie massive Verschiebungen in der AzB-Flugzeuggruppenverteilung zu nennen. Diese, teilweise den Zielen des RegFNP widersprechende Aussagen, sind im zugrunde gelegten „alten“ Umweltbericht 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 Umweltbericht beschreitet 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 Plangrenzen halt machen. Ein Umweltbericht

hat (plan-) übergreifende Auswirkungen, die dem Ausbauvorhaben 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 Ausbauvorhabens des Frankfurter Flughafens darzustellen und zu bewerten.**

### 7.4.1 Nicht geprüfte Planaussagen

Im Umweltbericht zum RPS (S. 12) 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.

### 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.**

## 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 Siedlungsbeschränkungsbereiches (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 (S. 11) 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 derzeit kein rechtskräftiger LEP EFFM vorliegt (LEP 2000 trifft keine Standortaussage zum Flughafenausbau), 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 verlagerbar 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.

### **6.7.1 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 Landungen aus nördlicher Richtung“ 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.

### **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 Aktuelle Verlegung der Abflugroute 07 MTR\_D**

Seit einiger Zeit (ca. 6 Monate) ist eine veränderte Abflugroute 07 MTR\_D, bzw. wie die Deutsche Flugsicherung (DFS) ausführt, eine Erweiterung des Flugerwartungsgebietes vorgenommen worden. Nunmehr drehen eine Vielzahl von abfliegenden Flugzeugen nicht mehr wie bisher in Höhe des Kaiserleikreisels vor dem Stadtgebiet Offenbachs ab, sondern fliegen mitten über den Innenstadtbereich (etwa im Bereich des Rathauses der Stadt Offenbach). Folge dieser Maßnahme ist eine deutlich höhere Fluglärmbelastung der Innenstadt Offenbachs sowie den Stadtteilen Rumpenheim und Bürgel.

Unabhängig von der Frage inwieweit die Erklärungsversuche der DFS (Störungen des Funkfeuers durch eine Windkraftanlage) 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 sind durch diese Maßnahme sowohl in den Planfeststellungsunterlagen, den Umweltberichten des RegFNP / RPS wie auch dem LEP EFFM zur Makulatur geworden. 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 Flurouten und Belegung) wird zurückgewiesen. Bei den erforderlichen Wort-Case-Betrachtungen sind die derzeitigen Veränderungen der Abflugroute 07 MTR\_D zu berücksichtigen.**

### **7.10 Konkrete Fluglärmbewertung in Offenbach**

Im Umweltbericht zum RegFNP ist unter der Gemeindegkennziffer 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 (Siedlungsbeschränkungsgebiet). 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 Siedlungsbeschränkungsgebiet. 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 fluglärmbedingten Bereiche. Eine erneute Vorlage der Unterlagen zu Prüfung ist erforderlich.**

## **8. Erläuterung im Gemeindeteil – Offenbach am Main (1,5 Seiten)**

### **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 (übrigens ähnlich in den Gemeinden Neu-Isenburg, Hattersheim, Mörfelden-Waldorf, Raunheim = Gewerbestandort). Dagegen ist der Bezug z. B. bei den Städten Frankfurt, Kelsterbach und Flörsheim deutlicher, wenn auch nicht weniger verschleiern bis zynisch.

### **8.2 Forderung der Stadt Offenbach<sup>8</sup>**

<sup>8</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 (81.3 – Regionale Angelegenheiten).

### **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 Ausbauvorhaben ist und wie fragwürdig manch stadtentwicklungspolitische Festlegung einzelner Gemeinden auf einen „Gewerbestandort“ regionalplanerisch ist.

Dez. IV

P.-G. Weiß  
Stadtrat

### **Anlagen**

Abb. „altindustrialisierte Achse“ im Rhein-Main-Gebiet und Fluglärmbelastungszone  
Abb. Entwicklung der Siedlungsbeschränkung in den Regionalplänen über OF  
Abb. Siedlungsbeschränkung Planungsnull-Fall / „entfallende“ Entwicklungen in OF

D / Dez. IV z. V.  
D / AG Flugh. z. Kts. und z.V. H104, XII  
D / z.V. H104, LEP  
D / z.V. H411-allg.  
D / z.V. H113