

Herrn  
Stadtverordnetenvorsteher  
Manfred Wirsing

**Dezernat I**

- durch Dezernat I -

---

Az.:H104 Dez. I 69

### **Aktiver Schallschutz für Offenbach**

hier: Stv.-Beschluss vom 16.06.05 – DS I (A) 853

Sehr geehrter Herr Stadtverordnetenvorsteher,

die Stv.-Vers hat nachfolgenden Beschluss gefasst und im Rahmen der DS I (A) 853 (Punkte 2 und 3) nachfolgende Anfrage an den Magistrat gerichtet:

1. Die Stadtverordnetenversammlung fordert Fraport, Fluggesellschaften, Deutsche Flugsicherung und beteiligte Landes- und Bundesministerien auf, die Reduzierung des dramatischen Fluglärms über Offenbach durch Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes zu forcieren. Verschiedene Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes (Versetzen der Landeswellen, steilerer Gleitwinkel, eventuell auch das Steilstartverfahren) erscheinen als geeignet für die Entlastung der Bevölkerung in den von Fluglärm besonders betroffenen Stadtteilen. Wenn die Potenziale dieser Maßnahmen konsequent genutzt werden, dürfte eine spürbare Lärmentlastung kurzfristig erreichbar sein.
2. Der Magistrat wird beauftragt, die Stadtverordnetenversammlung darüber zu informieren, welche Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes Offenbach entlasten könnten und auf welchem Wege, in welchem Zeitraum und mit welchen Bündnispartnern deren Umsetzung möglich sein könnte. In diesem Zusammenhang sollte auch die Bedeutung der Beteiligungen der Stadt an einschlägigen Gremien (Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen, Regionales Dialogforum, Fluglärmkommission, Regionalversammlung, Zukunftsinitiative Rhein-Main etc.) für die Durchsetzung von Aktivem Schallschutz dargelegt werden. Darüber hinaus wird der Magistrat gebeten, der Stadtverordnetenversammlung einen Überblick über Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung in Sachen Fluglärm zu geben.
3. Der Magistrat wird beauftragt zu berichten, ob durch eine Öffnung der Startbahn West zu einer in beide Betriebsrichtungen zur Verfügung stehenden Start- und Landebahn die von der Fraport offiziell angestrebte

Kapazität von 660.000 Flugbewegungen im Jahr erreichbar wäre und somit der Bau einer weiteren Bahn überflüssig wäre.“

Hierzu wird wie folgt berichtet:

## **1. zu Punkt 1 der Stv.-Anfrage**

Zum Punkt 1 wird auf die dem Stadtverordnetenbüro vorliegenden Schreiben verwiesen. Zu den einzelnen Schreiben wird wie folgt Stellung genommen:

- 1.1 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMUNR)  
Der BMUNR verweist auf die Beschlussfassung der Bundesregierung vom 25.05.2005, in welcher der Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm verabschiedet wurde.

Bei den weiteren von der Stadtverordnetenversammlung angesprochenen Maßnahmen (Versetzen der Landeschwelle, steilerer Gleitwinkel, Steilstartverfahren) verweist der BMUNR auf die Prüfung der Praxistauglichkeit und die Prüfung, ob die Maßnahmen die gewünschten Effekte erbringen. Außerdem müsse sicher gestellt sein, dass die Luftverkehrssicherheit nicht gefährdet werde. Ferner verweist der BMUNR darauf, dass mögliche Entlastungsmaßnahmen für Offenbach nicht zu zusätzlichen Belastungen anderer Kommunen im Umfeld des Flughafens Frankfurt führen dürfen und verweist auf die Zuständigkeiten nach dem Luftverkehrsgesetz.

### **Anmerkungen zu den Ausführungen des BMUNR:**

Durch die Neuwahlen zum Bundestag im September 2005 wurde der Gesetzentwurf nicht mehr im Bundestag verabschiedet. Der Gesetzentwurf müsste durch die Bundesregierung neu in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht werden. Ob und wann dies geschieht, ist dem Magistrat nicht bekannt.

- 1.2 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW)  
Der BMVBW stellt fest, dass für Anflugverfahren die Standards der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) festgelegt seien. Eine Änderung komme nicht in Betracht, da dann die notwendige Präzision des Allwetterflugbetriebs nicht mehr gewährleistet werden könne. Weiterhin komme eine Abweichung von den weltweit gültigen ICAO-Standards am Flughafen Frankfurt nicht in Betracht. Diese Ausführungen seien ebenso für die Forderung nach versetzten Landeswellen gültig.

Beim Steilstartverfahren verweist der BMVBW darauf, dass mit einer Lärmentlastung nur im Bereich von 6 bis 12-15 km um den Flughafen zu rechnen sei. Außerhalb dieser Zone komme es jedoch zu einer Zunahme des Fluglärms. Da eine Lärmentlastung nicht mit Sicherheit gewährleistet werden könne, habe das BMVBW ein Forschungsprojekt „Lärmindernde An- und Abflugverfahren“ an das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) vergeben. Ergebnisse würden Mitte 2006 erwartet.

Die Öffnung der Startbahn 18 zu einer Start- und Landebahn 18/36 liege allein in der Zuständigkeit des Landes Hessen.

### **Anmerkungen zu den Ausführungen des BMVBW:**

Die Ausführungen des BMVBW zur nationalen Geltung der Standards und Empfehlung der ICAO begrüßt der Magistrat. Da bereits entsprechende Abflugverfahren an anderen internationalen Flughäfen durchgeführt werden, könnte

statt eines Forschungsprojekts auch auf die Erfahrungen dieser Flughäfen zurückgegriffen werden<sup>1</sup>.

- 1.3 Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL)  
Der HMWVL verweist auf die beratende Unterstützung der Fluglärmkommission (in der die Stadt Offenbach vertreten sei) und versichert, dass die Bemühungen der Landesregierung darauf gerichtet seien, alle Möglichkeiten auszuschöpfen, um auch bei der erwarteten Zunahme der Flugbewegungen den berechtigten Interessen der Bevölkerung, vermeidbaren Fluglärm zu verhindern, weitestgehend Rechnung zu tragen.

**Anmerkungen zu den Ausführungen des HMWVL:**

Im „Entwurf des Landesentwicklungsplans Erweiterung Flughafen Frankfurt Main“ des HMWVL heißt es auf Seite 116, dass die negativen Auswirkungen **nicht unzumutbar** sind.

Diese grundsätzliche Aussage widerspricht der gerichtlich (VGH Kassel) bestätigten Situation in Offenbach (südwestliche Stadtteile), dass hier bereits in der Ist-Situation gesundheitsschädlicher Lärm (zumindest in der Nacht) zu unterstellen ist.

- 1.4 Fraport AG

Die Fraport AG verweist in diesem Zusammenhang auf die Mitgliedschaft der Stadt Offenbach in der Fluglärmkommission (FLK) und dem Regionalen Dialogforum (RDF) (einschließlich der Projektteams) und stellt fest, dass dort Maßnahmen des aktiven Schallschutzes diskutiert würden. In Bezug auf das Steilstartverfahren unterstütze die Fraport AG dieses Projekt durch begleitende Fluglärmmessungen. Hinsichtlich des steileren Anflugwinkels behauptet die Fraport AG, dass dies zu einer höheren Landegeschwindigkeit und damit zu längeren Landestrecken führe. Dies wiederum spreche gegen eine Verlegung der Landeswellen. Deshalb seien alle Maßnahmen sorgfältig zu prüfen und alle Auswirkungen gegeneinander abzuwägen. Diese Arbeit werde derzeit sowohl in der FLK als auch im RDF geleistet, deshalb wolle die Fraport AG der dort laufenden Diskussion nicht vorgreifen.

Hinsichtlich der Öffnung der Startbahn 18 verweist die Fraport AG auf das derzeit laufende Planfeststellungsverfahren in dem zwei Varianten mit der Öffnung der Startbahn 18 untersucht würden und stellt fest, dass beide Varianten nicht die geforderte Kapazität von 120 Flugbewegungen pro Stunde erreichen würden. Insgesamt stehe man der Nutzung der Startbahn 18 auch als Landebahn kritisch gegenüber.

**Anmerkungen zu den Ausführungen der Fraport AG:**

Durch einen steileren Anflugwinkel wird die Landegeschwindigkeit nicht erhöht. Längere Landestrecken sind somit nicht erforderlich. Alle derzeit verkehrenden und geplanten Flugzeugtypen des zivilen Luftverkehrs benötigen eine Landestrecke von weniger als 2.500 m.

Bei den von der Fraport AG untersuchten Varianten zur Öffnung der Startbahn 18 wurden Abhängigkeiten hergestellt, die so nicht existieren bzw. Verfahren gewählt, die zum Kollaps führen mussten, um die die potentiellen Kapazitäten deutlich zu reduzieren (siehe hierzu auch Kap. 2.1.2, 2.1.3 und 3). Damit konnten diese Varianten aus Sicht der Fraport AG aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen werden.

---

<sup>1</sup> Vgl. Hierzu auch die Angaben im Fluglärmmentlastungskonzept Raunheim (FER) 2002, Kap. 8.2 – An- und Abflugwinkel

- 1.5 Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS)  
Hinsichtlich des aktiven Schallschutzes verweist die DFS auf die FLK und das RDF und die dortigen Diskussionen. Hinsichtlich der Verlegung der Landeswellen verweist die DFS auf ihre Unzuständigkeit. Lediglich beim Abflugverfahren liege die Zuständigkeit bei der DFS. In Bezug auf das Anflugverfahren (steilerer Anflugwinkel) verweist die DFS auf die international gültigen Standards der ICAO und stellt fest, dass steilere Anflugverfahren auf anderen Flughäfen den Anforderungen am Flughafen Frankfurt nicht entsprechen bzw. diese Flughäfen nicht mit Frankfurt vergleichbar seien. Hinsichtlich des Continuous Decent Approach (CDA) stellt die DFS fest, dass diese Verfahren derzeit in der Nacht erprobt werde und nur in größeren Entfernungen zum Flughafen – nicht in Offenbach – zu einer gewissen Lärmentlastung führen könne.

**Anmerkungen zu den Ausführungen der DFS:**

Die Zuständigkeiten der DFS sind korrekt beschrieben. Die Frage des steileren Anflugwinkels wird dagegen mit den bestehenden, auf einen 3 Grad-Anflugwinkel ausgerichteten Anlagen abgelehnt. Dabei verschweigt die DFS, dass die ILS-Anlagen durchaus auch auf einen steileren Anflugwinkel ausgerichtet werden können. Durch eine entsprechende Notifizierung der Bundesrepublik Deutschland gegenüber den Vertragsstaaten können abweichende Regelungen zu den geltenden Standards der ICAO umgesetzt werden. Generell begrüßt der Magistrat die Aussagen der DFS, dass die Standards der ICAO in Deutschland zu beachten sind.

**2. zu Punkt 2 der Stv.-Anfrage  
Maßnahmen des aktiven Schallschutzes und mögliche Zusammenarbeit mit anderen Gremien**

**2.1 Zusammenarbeit mit anderen Gremien**

**2.1.1 Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen (KAG)**

Die Stadt Offenbach ist Mitglied der KAG und wird dort (auch im Vorstand der KAG) durch die zuständige Dezernentin des Dezernats III, Frau Stadträtin Simon, vertreten.

Die Arbeit innerhalb der KAG wird im Wesentlichen durch den interkommunalen Erfahrungsaustausch bestimmt. Die KAG nimmt naturgemäß, bei den unterschiedlichen Positionen der Mitgliedskommunen, in der Öffentlichkeit als auch im anstehenden Planverfahren nur insoweit Stellung, als dies durch gemeinsame Positionen der Mitgliedskommunen gedeckt ist.

**2.1.2 Fluglärmkommission (FLK)**

Die Stadt Offenbach ist ständiges Mitglied der Fluglärmkommission und wird dort durch die zuständige Dezernentin des Dezernats III, Frau Stadträtin Simon, vertreten.

Die Fluglärmkommission hat gesetzlich bestimmt (§32b Luftverkehrsgesetz), einen Beratungsauftrag hinsichtlich der Fluglärm Auswirkungen gegenüber dem zuständigen Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL), der Deutschen Flugsicherung (DFS), dem Luftfahrtbundesamt (LBA) und der Fraport AG.

Seitens der Stadt Offenbach wurden, auf Wunsch des Vorsitzenden der FLK, im Herbst 2003 (Stand der Anträge: 25.11.03) folgende Vorschläge zur Lärminderung unterbreitet:

## **A Nachtflugregelungen**

Die seit 2001 bestehenden Nachtflugregelungen werden als 1. Schritt zu einem vollständigen Nachtflugverbot wie folgt ergänzt:

- Start- und Landeverbot in der Zeit von 22 – 6 Uhr

### **Ausnahmen:**

Home base carrier dürfen in der Zeit von 22 bis 6 Uhr starten.

Home base carrier dürfen in der Zeit von 22 bis 23:59 und von 05 Uhr bis 06 Uhr landen.

### **Vom Start und Landeverbot ausgenommen sind:**

Rettungsflüge, Messflüge der DFS, Flüge im nationalen Interesse, Notlandungen. Die notwendigen Flüge von und zu einem neuen Luftpoststern. Kontrolle der Nachtflugbeschränkungen

- Über Verstöße gegen die Nachtflugregelungen und deren Konsequenzen wird auf der Grundlage der Berichte von Luftaufsichtsstelle und Fluglärmschutzbeauftragtem ein jährlicher Bericht erstellt.

## **B Verlegung der Landeswellen und der Startschwelle 18**

Die Landeswellen des Parallelbahnsystems 07/25 werden jeweils um 1.500 m nach innen versetzt. Die verbleibenden 2.500 m sind ausreichend für Landungen aller in Frankfurt verkehrenden Flugzeuge.

Die Startschwelle der Startbahn 18 wird um 1.200 m Richtung Süden versetzt. Die dann noch verfügbare TORA<sup>2</sup> von 2.800 m ist für alle Flugzeuge bis 136 t MTOW<sup>3</sup> ausreichend. Flugzeuge, die eine längere Startlaufstrecke benötigen, starten auf dem Parallelbahnsystem.

## **C Änderung des Anflugwinkels**

Der Anflugwinkel von 3 Grad wird auf 3,4 Grad heraufgesetzt.

## **D Verlegung des Aufsetzpunktes auf den ILS-Gleitpfad für die Landerichtung 25**

Der derzeit ca. 16 km vor den Landeswellen 25 liegende Aufsetzpunkt auf den ILS-Gleitpfad (zentral über Offenbach) wird, analog zur Landerichtung 07, an den Flughafen herangerückt (westlich von Offenbach). In diesem Zusammenhang sind sowohl ein CDA<sup>4</sup>-Anflugverfahren, als auch ein off-set Anflug<sup>5</sup> zu prüfen.

## **E Verlagerung des Nachtluftpoststerns<sup>6</sup>**

Der Nachtluftpoststern am Flughafen Frankfurt (nicht zu verwechseln mit dem Luftpostzentrum) wird vom Flughafen Frankfurt an den Flughafen Leipzig/Halle oder Hannover verlagert. Die erforderlichen Zubringerflüge von/nach Frankfurt

---

<sup>2</sup> Take off runway available (verfügbare Startlaufstrecke).

<sup>3</sup> Maximum take off weight (maximales Startgewicht).

<sup>4</sup> Continuous decent approach (kontinuierlicher Sinkflug).

<sup>5</sup> Dieses Verfahren beinhaltet auch einen „geknickten“ Anflug (korrekt ist die Bezeichnung off-set ILS, andernfalls ist es ein Sichtanflugverfahren) und beinhaltet daher die Möglichkeit, den Anflugsektor Richtung Autobahn nach Süden zu verschieben.

<sup>6</sup> Der Nachtluftpoststern wurde inzwischen aufgegeben und durch ein Nachtluftpostnetz, mit erheblich weniger Flügen, ersetzt.

zum neuen Nachtluftpoststern sind von den Nachtflugbeschränkungen ausgenommen.

## **F Fluglärmmonitoring**

Das Fluglärmmonitoring am Flughafen FRA ist wesentlich zu verbessern:

- im Sinne der Kommunikation in der Region,
- im Sinne eines Instrumentariums zur Evaluierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Fluglärmsituation in der Region.

Das vom RDF hierzu vorgelegte Gutachten „Fluglärmmonitoring (FLM) Flughafen Frankfurt Main“ (Kurzfassung: Fazit und die abschließenden Empfehlungen, Frankfurt, 05/2003) sollte als geeignete Grundlage u.a. von der Fluglärmkommission zügig umgesetzt werden.

## **G Messtechnisch ermittelte regionale Fluglärmkarte**

Nahezu alle Kommunen die sich vom Ausbauvorhaben des Frankfurter Flughafens betroffen fühlen, haben Fluglärmmessungen zur Ist-Situation in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse dieser Messungen sind möglichst vollständig zu ermitteln und kartographisch aufzuarbeiten. Hierdurch würde erstmalig eine messtechnisch ermittelte Ist-Situation und nicht wie bisher eine auf Bewegungszahlen basierende simulierte Ist-Situation des Fluglärms in der Region entstehen. Die von der Fraport AG ermittelten und veröffentlichten Messwerte sind zu berücksichtigen.

## **H Regionale Fluglärmkarten**

Berechnung der Fluglärmkonturen für die Ist-Situation anhand des äquivalenten Dauerschallpegels mit 2 dB (A) Abstufungen bis zur 30 dB (A) Isolinie. Die Berechnung und Darstellung ist nach An- und Abflügen getrennt zu bearbeiten und die topographischen Verhältnisse sind zu berücksichtigen. Die Verhältnisse in der Nacht (22.00 bis 6.00 Uhr) und hier insbesondere die sog. Nachtrandstunden sind in einer gesonderten Betrachtung darzustellen.

Die gleichen Berechnungen wie die oben genannten sind für die Bewegungszahlen die derzeit von der Fraport AG für den Ausbau der Frankfurter Flughafens genannt werden darzustellen. Im Ergebnis wären mit diesen Karten (die topographischen Karten mit den entsprechenden Höhenlinien vergleichbar sind) vielfältige derzeit offene Fragen zu beantworten (Irrelevanz von zusätzlichem Fluglärm, sprunghaftes Ansteigen von Fluglärm in bisher ruhigen Gebieten jedoch unterhalb jeder bisher ermittelten Lärmkontur, Möglichkeiten der Lärmverteilung usw.).

Diese vergleichende regionale Fluglärmkarte (Ist-Zustand/ Ausbauzustand) wäre ebenso für Einzelschallereignisse zu erstellen. Bei Einzelschallereignissen sind ggf. größere Betrachtungsstufen sinnvoll (z. B. 5 dB(A) Schritte), im Vergleich zu den bisherigen vorgelegten Unterlagen jedoch einheitliche Eintrittshäufigkeiten zu wählen (6 X 75 dB(A); 6 X 70 dB(A); 6 X 65 dB(A) usw.). Zwischen den gewählten Schwellenwerten wäre die fließende Darstellung (bspw. durch farbliche Abstufungen) der Einzelschallereignisse sinnvoll.

## **I Technische Kapazität**

Wie die Fraport AG selbst bestätigt, liegt die technische Kapazität des geplanten Ausbaus am Flughafen Frankfurt über den derzeit eingestellten 660.000 Flugbewegungen pro Jahr (Aussage von Herrn Amann, Fraport,

während der Erörterung vom 07. bis 11. April 2003, vgl. Wortprotokoll 3. Tag, S.40). Diese Aussage wurde von Herrn Amann am 14.09.2005 gegenüber der Frankfurter Rundschau präzisiert und eine Grenzkapazität von ca. 750.000 Flugbewegungen angegeben. Da bis heute keine belastbare Simulation zur technischen Kapazität vorliegt ist diese zu ermitteln (siehe hierzu Kap. 2.1.3). Zusätzlich sind mögliche limitierende Faktoren (bspw. Überlastung des Luftraums, Engpässe der landseitigen Anbindung) zu untersuchen und ggf. der reinen technischen Kapazität des Ausbauvorhabens in Rechnung zu stellen.

## **K Lärmverteilung bei Schwachwindwetterlagen**

Die auf FRA landenden Flugzeuge sind zunehmend weniger anfällig in Bezug auf die Seitenwindkomponente. Andererseits herrschen relativ viele windschwache Tage in der Region.

Bezüglich der Betriebsrichtungsverteilung sind die „politischen Spielräume“<sup>7</sup> auszunutzen und im Sinne der hauptbelasteten Anrainerkommunen fluglärmmentlastend zu nutzen. Die Kriterien hierfür sind zu entwickeln.

## **L HALS/DTOP-Verfahren<sup>8</sup>**

Die Fraport AG und das HMWVL werden aufgefordert einen Zwischenbericht zu diesem Verfahren vorzulegen. Der Bericht sollte enthalten:

- Zeitraum in dem Erprobung dieses Verfahrens stattgefunden hat.
- Anzahl der Anflüge während des Erprobungszeitraums.
- Anzahl der Anflüge – alle Anflüge - während des typischen Spitzentages bei der Erprobung dieses Anflugverfahrens.
- Anzahl der Anflüge – alle Anflüge - während der typischen Spitzenstunde bei der Erprobung dieses Anflugverfahrens.
- Einschätzung über die Wirksamkeit und weiteren Betrieb dieses Verfahrens.
- Aussage darüber was mit den errichteten Anlagen (ILS, Anflugbefeuerung, Schwellenbefeuerung, Schwellenmarkierung und Schnellabrollweg Rto) geschieht, wenn dieses Verfahren nicht weiter verfolgt wird.
- Aussage darüber welche Bau- und Betriebskosten für diese Erprobung aufgewendet wurden.

Seitens anderer Mitglieder der FLK wurden ebenfalls Vorschläge eingebracht. Derzeit werden alle Vorschläge auf Gemeinsamkeiten und Widersprüche überprüft um dann in einem Diskussionsprozess mögliche gemeinsame Lösungsstrategien zu entwickeln. Ein Ergebnis lässt sich noch nicht absehen.

### **2.1.3 Regionales Dialogforum (RDF)**

Die Stadt Offenbach ist im RDF durch den zuständigen Dezernenten des Dezernats II, Herrn Bgm Schneider, vertreten. Weiterhin ist die Stadt Offenbach in allen Projektteams des RDF (PT-Optimierung, PT-Nachtflugverbot, PT-Langfristperspektiven, PT-Ökologie und Gesundheit) als auch in diversen Kleingruppen durch Mitglieder der kommunalen AG-Flughafen (Org. 69) vertreten.

---

<sup>7</sup> Im Erörterungstermin zum PFV Ausbau wurde sowohl von der DFS, als auch von der Bundesvereinigung gegen Fluglärm BVF), als auch vom Deutschen Fluglärmdienst (DFLD) erhebliche Spielräume konstatiert (Größenordnung: Verteilung 50 : 50 auf dem Parallelbahnsystem gegenüber 25 : 75).

<sup>8</sup> High Approach Landing System / Dual Threshold Operation

Das RDF wurde durch die Hessische Landesregierung eingerichtet um in einem vermittelnden Verfahren die Umsetzung der 5-Punkte des Mediationspaktes (Optimierung, Ausbau, Nachtflugverbot, Anti-Lärmpakt und Regionales Dialogforum) sicher zu stellen.

Mit Beginn des Raumordnungsverfahrens, insbesondere aber mit Beginn des Planfeststellungsverfahrens, wurden die möglichen Grenzen des RDF deutlich. Grund hierfür ist, dass die Fraport AG mit Beginn der Verfahren zum Flughafenausbau keinerlei Informationen mehr, die das Genehmigungsverfahren betreffen, in das RDF einspeist (siehe auch Antwortschreiben der Fraport AG, Pkt.1.4).

Mit dem Thema **Optimierung** wird die Ausnutzung der technisch möglichen Kapazität des bestehenden Flughafensystems bezeichnet. Diese Optimierung kann nicht im Interesse der Stadt Offenbach sein, weil dies zu einer weiteren und deutlich höheren Lärmbelastung der südlichen Offenbacher Stadtteile führen würde und die vorbeschriebenen (siehe FLK) lärmindernden Maßnahmen wieder aufheben würde.

Da die Mediation mit dem **Ausbau** den Bau der Nordwestbahn als Vorzugsvariante empfohlen hat, kann diese Position des Mediationspaktes von der Stadt Offenbach nicht unterstützt werden. Vorschläge der Stadt Offenbach auch Vorhabensalternativen (Satellitenairport, neuer Standort, Flughafensystem) im RDF zu untersuchen, wurden mit dem Hinweis auf den Auftrag des RDF, „der auf den abschließenden Empfehlungen der Mediation“ beruhe, abgelehnt. Auch über die von der Stadt Offenbach eingebrachte Frage der planbaren technischen Kapazität von 900.000 jährlichen Flugbewegungen, die mit der Inbetriebnahme der Nordwestbahn ermöglicht werden, wurde im RDF nicht abschließend beraten. Mit der zwischenzeitlich durch eine von der Zukunftsinitiative Rhein Main (ZRM) beauftragten Simulation mit SIMMOD Plus<sup>9</sup> konnte nachgewiesen werden, dass 900.000 technisch planbare Flugbewegungen<sup>10</sup> pro Jahr mit dem beantragten Ausbau möglich sind. Ob aufgrund dieser neuen Fakten eine weitere Diskussion im RDF stattfinden wird lässt sich derzeit nicht beantworten, da dies u.a. von der Bereitschaft der ZRM abhängt, dieses Gutachten im RDF zu präsentieren.

Die im RDF diskutierte Regionale Lärminderungsplanung (Teilaspekt des Projektteams **Anti-Lärmpakt**) erscheint derzeit, wegen fehlender/ungeklärter Vorhabensträgerschaft, nicht kurzfristig geeignet, die Frage der Fluglärmminderung in der Region erfolgreich zu diskutieren und einer Lösung zuzuführen. Zumal im RDF unterschiedliche Positionen in Bezug auf die Grenz- und Schwellenwerte (Kommunale-Werte, Fraport-Werte und Werte der Mediation) und damit der Schutzziele festzustellen sind.

Verschiedene im RDF diskutierte Maßnahmen zur aktiven Lärminderung (An- und Abflugverfahren, Lärmmonitoring, etc.) konnten bisher, wegen der z.T. sehr unterschiedlichen Interessenlage der Beteiligten, keiner bzw. keiner befriedigenden Lösung zugeführt werden. Die Diskussion im RDF dauert an.

Ebenso ist die Frage des **Nachtflugverbotes** (Projektteam Nachtflugverbot), als aktiver Lärmschutz, zu sehen. Die Forderung der Stadt Offenbach nach schrittweiser Einführung weiterer Nachtflugbeschränkungen und schließlich eines

---

<sup>9</sup> Gutachter war fdc Airport Consulting & Partners, Offenbach

<sup>10</sup> Die technisch planbare Kapazität entspricht der möglichen Flugplanung für die nächste Flugplanperiode. Die technische Maximalkapazität liegt deutlich oberhalb der technisch planbaren Kapazität.



Nachtflugverbotes von 22 bis 6 Uhr, auch ohne Ausbau, als vertrauensbildende Maßnahme, wird von der Luftverkehrsseite im RDF strikt abgelehnt. Die Einführung der Mediationsnacht (23 bis 5 Uhr) ist Gegenstand der Beratungen im RDF und dem Projektteam, aber auch im Planfeststellungsantrag der Fraport AG enthalten. Dieses beantragte Nachtflugverbot ist aber mit vielen Ausnahmen (Verspätungen, Verfrühungen, nicht geplante Flüge, etc.) versehen. Die durch diese beantragten Ausnahmen möglichen Flüge werden derzeit in einem Umfang von 30 bis 40 Flugbewegungen pro Nacht, neben den im Planfeststellungsantrag angegebenen 150 Flugbewegungen zwischen 22 bis 23 Uhr und 5 bis 6 Uhr, geschätzt. Anhand dieser Zahlen wird deutlich, dass trotz eines möglichen Nachtflugverbots im Jahr 2015 mit deutlich mehr nächtlichen Flugbewegungen in der Zeit von 22 bis 6 Uhr gerechnet werden muss, als sie derzeit stattfinden (statt durchschnittlich 150 mehr als 180).

Das vom RDF in Auftrag gegebene Rechtsgutachten zur Einführung des Nachtflugverbotes hat aufgezeigt, dass ein rechtsicheres Nachtflugverbot nur durch einen privatrechtlichen Vertrag zwischen der Luftverkehrsseite (Fraport und Luftverkehrslinien einerseits und den Kommunen/Flughafennachbarn andererseits<sup>11</sup>) abgesichert werden könnte. Ansonsten sind Nachtflugbeschränkungen, aber kein Nachtflugverbot, rechtlich gesichert umsetzbar, so das Ergebnis des Gutachtens. Der Magistrat der Stadt Offenbach hält eine privatrechtliche Vereinbarung, bei Kenntnis der bisher im RDF geführten Diskussionen, realistischerweise für nicht umsetzbar. Aus diesem Grunde fordert die Stadt Offenbach in allen bisherigen Verfahrensschritten zum geplanten Ausbau eine Auswirkungsbetrachtung (Lärm) ohne Nachtflugverbot.

#### **2.1.4 Zukunftsinitiative Rhein Main (ZRM)**

Eine Mitgliedschaft oder formelle Zusammenarbeit der Stadt Offenbach mit der ZRM war in dem zurückliegenden Zeitraum wegen der deutlich unterschiedlichen Strategien nicht möglich. Während die Stadt Offenbach die Weiterentwicklung des Flughafens Frankfurt Main mit ihren Stadtverordnetenbeschlüssen grundsätzlich immer bejaht hat und sich nur gegen den Bau der Nordbahnen (Nordwest und Nordost) und zusätzliche Fluglärmbelastungen in Offenbach ausgesprochen hat, war die Beschlusslage der ZRM geprägt von der Ablehnung jeglichen Ausbaus und der Forderung nach Binnenoptimierung. Insoweit war eine formelle Zusammenarbeit oder Mitgliedschaft der Stadt Offenbach in der ZRM nicht möglich und nicht sinnvoll.

Da zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur noch die Nordwestbahn zur Diskussion steht und zur Genehmigung durch die Fraport AG beantragt wird, erfolgt auf der Arbeitsebene, soweit gemeinsame Interessen erkannt werden, ein Erfahrungs- und Meinungsaustausch zwischen den Mitarbeitern der AG-Flughafen und den Arbeitsgruppen der ZRM.

#### **2.1.5 Regionalversammlung (RVS)**

Die Stadt Offenbach wird in der RVS durch Vertreter der Stadtverordnetenversammlung vertreten. Demzufolge kann die RVS nicht Gegenstand eines Magistratsberichts sein. Der Magistrat bietet den Offenbacher Mitgliedern der RVS jedoch weiterhin an, bei Fragen zum Flughafenausbau in der RVS jederzeit die kommunale AG-Flughafen anzusprechen und um entsprechende

---

<sup>11</sup> Nach den Erfahrungen der Mediation am Flughafen Wien ist nicht davon auszugehen, dass die Luftverkehrslinien einen entsprechenden Vertrag unterzeichnen. Weiterhin würden bei einem privatrechtlichen Vertrag alle Einzeleinwender und Bürgerinitiativen nicht beteiligt sein.

Unterstützung zu bitten, wie dies bereits verschiedene Mitglieder der RVS in der Vergangenheit getan haben.

## **2.2 Mögliche Maßnahmen zum aktiven Schallschutz / Umsetzungszeiträume / Zuständigkeiten**

### **2.2.1 Weitere Maßnahmen des aktiven Schallschutze**

Verschiedene nachfolgend aufgeführte Maßnahmen des aktiven Schallschutzes werden derzeit in der FLK<sup>12</sup>, dem RDF als auch im anstehenden Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main diskutiert. Seitens der Fraport AG als Antragsstellerin des Flughafenausbaus wird ausschließlich auf die gesetzliche Verpflichtung des passiven Schallschutzes in besonders definierten Gebieten verwiesen. Auch das von der Fraport AG initiierte CASA-Programm<sup>13</sup> setzt auf begrenzte finanzielle Entschädigung oder Erwerb der Immobilie durch die Fraport AG und gilt für das Gebiet der Städte Flörsheim, Kelsterbach und Raunheim.

Bezogen auf die Stadt Raunheim hat der Magistrat der Stadt Raunheim ein Lärmschutzkonzept vorgestellt, welches im Wesentlichen von einer Lärmverteilung ausgeht. Das Prinzip der Lärmverteilung, insbesondere in verkehrschwachen Zeiten und in der Nacht, wird auch vom Magistrat der Stadt Offenbach in den vorgenannten Gremien, als auch im anstehenden Genehmigungsverfahren zum Flughafenausbau, vertreten.

Die Fraport AG hat im Zusammenhang mit dem von ihr betriebenen Ausbaivorhaben ein „Zehn-Punkte-Programm“<sup>14</sup> vorgelegt, aus dem sich ebenfalls einige Ansatzpunkte zum aktiven Lärmschutz ergeben (z.T. auch in den

---

<sup>12</sup> Vgl. Anlage 1 zur Sitzung der FLK vom 07./08.10.05: „Analyse der kommunalen Entlastungsvorschläge“. – Hier sind insb. Die Vorschläge mit lärmverteilender Wirkung für OF interessant.

<sup>13</sup> Casa-Programm- Prof. Schölch, im Fraport-Vorstand zuständig für die Planung und Umsetzung des Flughafenausbaus, erklärte im Dezember 2002 vor dem Aufsichtsrat die grundsätzliche Bereitschaft der Fraport AG, ein freiwilliges Immobilienankauf- und Ausgleichsprogramm in der Flughafen-Nachbarschaft aufzulegen. Dieses Angebot betrifft Wohnimmobilien, die in weniger als 350 Metern Höhe überflogen werden.- Das Programm mit der Bezeichnung „Fraport Casa“ – nachfolgend „Casa“ genannt - startete am 24. Januar 2005. Es richtet sich vorzugsweise an Immobilieneigentümer, die in Unkenntnis der geplanten neuen Landebahn Nordwest Wohneigentum errichtet oder erworben haben. Dies ist vor allem in Flörsheim der Fall. Für ca. fünf bis zehn Objekte gilt dies ebenfalls in Kelsterbach. Zusätzlich werden aber auch gleichermaßen betroffene Wohnimmobilien in Raunheim berücksichtigt. Insgesamt werden von Casa über 1200 Gebäude erfasst.

#### <sup>14</sup> **Fraport - Zehn-Punkte-Programm**

Zur Begleitung des Ausbaus hat Fraport ein 10-Punkte-Programm beschlossen, mit dem folgende Ziele verfolgt werden:

- Nutzung anderer Standorte, z.B. Flughafen Frankfurt-Hahn;
- Förderung der Nutzung anderer Verkehrsträger, insbesondere der Bahn;
- Selbstbeschränkungen der Fluggesellschaften in der Nachtzeit, Verzicht auf geplante Linienflüge, Begrenzung der Fracht- und Ferienflüge bei Optimierung der Kapazität am Tage;
- Prüfung einer Verlagerung des Nachtpoststerns, z.B. zum Flughafen Frankfurt-Hahn oder an einen anderen Standort;
- Verbindliche Einführung und Nutzung besonders lärmarmer An- und Abflugverfahren in der Nacht;
- Bereitstellung von Mitteln für ein Schallschutzprogramm für besonders lärmbelastete Gebiete;
- Kopplung der Landeentgelte an den tatsächlich gemessenen Lärm;
- Noch stärkere finanzielle Belastung nächtlicher Flugbewegungen;
- Weitere Verbesserung der Fluglärmüberwachung;
- Einrichtung eines Infotelefon für Bürgeranfragen zum Thema Lärm und Ausbau.

nachfolgenden Maßnahmen genannt), deren Zielformulierungen allerdings vage bleiben bzw. durch die tatsächliche Entwicklung überholt oder durch das Verhalten von Fraport konterkariert werden.

Als weitere mögliche Maßnahmen des aktiven Schallschutzes wurden bisher identifiziert:

- M** Kontinuierlicher Sinkflug (CDA).
- N** Anhebung des Anflugleitwinkels von 3 Grad auf 3,4 Grad.
- O** Verschiebung der Landeswellen um 1.000 bis 1.500 m Richtung Westen bei der Betriebsrichtung 25 und um 1.000 bis 1.500 m Richtung Osten bei der Betriebsrichtung 07.
- P** Steileres Abflugverfahren.

Selbst eine notwendige konsequente Umsetzung des Verfahrens zu **M**), wie z.B. in London, wird in Offenbach nicht zur Lärmentlastung, sondern eher gegenteilige Effekte, nämlich eine leichte Anhebung des äquivalenten Dauerschallpegels, zur Folge haben und wird deshalb vom Magistrat nicht unterstützt.

Die Verfahren zu **N**) und **O**) können zu einer Minderung des Lärmpegels in Offenbach führen – derzeit würde bei Umsetzung dieser Maßnahmen von einer Minderung des Dauerschallpegels in Offenbach von 1 bis 2 Dezibel ausgegangen<sup>15</sup>.

Die Maßnahme zu **P**) wird in Offenbach zu keiner Lärmentlastung führen, da dieses steilere Abflugverfahren nur das erste Steigsegment des Abflugs betrifft und über Offenbach nicht zu einer größeren Flughöhe führen würde.

Es muss an dieser Stelle noch erwähnt werden, dass Fraport im laufenden Erörterungsverfahren zum Ausbau bestätigt hat, dass seit einiger Zeit Starts „flacher als vorgesehen“ erfolgen. Hierüber führt Fraport eine Diskussion mit den Fluggesellschaften. Im RDF-Projektteam wurde diese Frage bereits ebenfalls erörtert.

## 2.2.2 Umsetzungszeitraum

### zu Maßnahme M) kontinuierlicher Sinkflug (CDA)

Die Erprobung der Maßnahme wird derzeit in Randbereichen des kontrollierten Luftraums des Flughafens Frankfurt Main in der Nacht durchgeführt. Positive Auswirkungen auf die Stadt Offenbach sind nicht erkennbar.

### zu Maßnahme N) Anhebung des Gleitwinkels

Diese Maßnahme wird derzeit von der Luftverkehrswirtschaft (Fraport, DFS und Luftverkehrslinien) mit dem Hinweis der Luftverkehrssicherheit abgelehnt. Eine Umsetzung ist derzeit nicht erkennbar. Aus Sicht der Stadt Offenbach und ihres technischen Beraters ist die Luftverkehrssicherheit durch diese Maßnahme nicht betroffen. Einer Umsetzung stehen die internationalen Standards der ICAO dann nicht entgegen, wenn die Bundesrepublik Deutschland gegenüber den Vertragsstaaten ein verändertes Anflugverfahren in Deutschland notifiziert. Anzumerken ist, dass bei der Planfeststellung der Startbahn 18 von 1971 der Anflugwinkel noch 2,5 Grad betrug. Vorschläge der Offenbacher Vereinigung gegen den Fluglärm den Anflugwinkel anzuheben führten schließlich, trotz anders geltender ICAO-Standards, zum so genannten „Frankfurter Anflugverfahren“ mit einem

---

<sup>15</sup> Dies gilt nur für den Bestand. Bei zunehmendem Verkehrsaufkommen und verändertem Flugzeugmix (höherer Anteil schwerer Flugzeuge) findet eine Lärmentlastung nicht statt.

Anfluwinkel von 3 Grad. Dieses Verfahren wurde später zum allgemein gültigen ICAO-Standard.

### **zu Maßnahme O) Verschiebung der Landeswellen**

Die Verschiebung der Landeswellen wird von der Luftverkehrswirtschaft, einschließlich des zuständigen Bundesministeriums für Bau, Verkehr und Wohnungswesen u.a mit Hinweis auf die Luftverkehrssicherheit abgelehnt<sup>16</sup>. Im Wesentlichen werden dafür die Belange der Flugsicherheit angeführt. Aus der Sicht der Stadt Offenbach und ihres technischen Beraters ist dies nur ein vorgeschobenes Argument. So hat die Fraport AG in der Zeit von 1999 bis 2004 in einem vom HMWVL genehmigten Probebetrieb das so genannte „*High Approach Landing System / Dual Threshold Operation*“ (HALS / DTOP) mit einer um 1.500 m nach Westen verschobenen Schwelle zur kapazitiven Erhöhung der Starts und Landungen durchgeführt. Diese Verlegung der Schwelle der Landebahn 25L wurde seitens der Fraport AG mit einer besseren Nutzung der beiden Parallelbahnen begründet<sup>17</sup>. Im Verfahren der Stadt Offenbach gegen das Land Hessen vom 02.04.2003 vor dem VGH-Kassel, wurde der Probebetrieb zeitlich begrenzt und in einem Vergleich die Planfeststellung des für das DTOP-Verfahren erforderlichen Schnellabrollweges Rto unter Beteiligung der Stadt Offenbach vereinbart. Der Schnellabrollweg Rto ist derzeit gesperrt. Wann das zur Nutzung dieses Rollweges erforderliche Genehmigungsverfahren stattfinden wird ist nicht bekannt.

Tatsache ist aber auch, dass die Fraport AG diesen Schnellabrollweg Rto, trotz der zuvor genannten Vereinbarung, als Bestand in das Planfeststellungsverfahren Ausbau Flughafen Frankfurt Main eingebracht hat und die sich daraus ergebende Fluglärmbelastung als hinnehmbare Vorbelastung im Ausbaufall unterstellt. Die Stadt Offenbach hat diesen Widerspruch in ihren Einwendungen vom 04.03.2005 angeführt und auf dem derzeit stattfindenden Erörterungstermin thematisiert.

Diese Maßnahme wird in Offenbach nur dann lärm mindernd wirksam werden, wenn es keine Zunahme der Flugbewegungen und keine Zunahme der schweren Flugzeuge geben wird. Die Maßnahme ist als Lärm minderungsmaßnahme nur für den Bestand geeignet.

### **zu Maßnahme P) steileres Abflugverfahren**

Die Maßnahme wird derzeit in einer Arbeitsgruppe der Fraport AG und der Lufthansa diskutiert. Die Maßnahme führt laut Lufthansa zu einer höheren Belastung der Triebwerke und zu einem deutlich höheren Wartungsaufwand. Entlastungen in Offenbach sind nicht zu erwarten.

### **Zeitliche Abschätzung der Umsetzung dieser Maßnahmen**

Für alle Maßnahmen kann derzeit kein Zeitrahmen zur Umsetzung oder Realisierungszeitraum genannt werden. Es ist davon auszugehen, dass weder die Luftverkehrswirtschaft, noch die zuständigen Behörden einzelne Maßnahmen vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens umsetzen werden. Diese Annahme wird dadurch begründet, dass im Falle einer kurzfristigen Umsetzung der Maßnahmen die

---

<sup>16</sup> Die Luftverkehrssicherheit ist durch diese Maßnahme nicht betroffen. Auf den meisten der von Frankfurt angeflogenen Flughäfen sind die Landebahnen deutlich kürzer als in Frankfurt, ohne dass die Luftverkehrssicherheit dieser Flughäfen in Frage gestellt würde.

<sup>17</sup> Laut Auskunft der Fraport AG im PT-Optimierung des RDF, könnten durch dieses HALS/DTOP-Verfahren jährliche Kapazitätserhöhungen von bis zu 40.000 Flugbewegungen erzielt werden. Diese Bewegungszahl entspricht dem jährlichen Bewegungsaufkommen des internationalen Flughafens Bremen.

Antragsunterlagen zum Planfeststellungsverfahren zu überarbeiten sind und erneut der Öffentlichkeit vorzulegen wären.

Der Magistrat wird durch seine Vertreter in den zuvor genannten Gremien trotzdem weiterhin darauf drängen die Maßnahmen der Schwellenverlegung und des steileren Anflugs kurzfristig wirksam werden zu lassen.

### **2.3 Zuständigkeiten für Fluglärm innerhalb Stadtverwaltung**

Die Zuständigkeit für Fluglärm innerhalb der Stadtverwaltung liegt beim Dezernat III, Amt 33, Umweltamt (untere Immissionsschutzbehörde). Das Umweltamt ist auch zuständig für die Lärminderungsplanung in der Stadt Offenbach.

Neben der ämterübergreifenden Bearbeitung der kommunalen Lärminderungsplanung (z.Zt. im Rahmen der Verkehrsmanagementplanung) wird das Umweltamt durch die interdisziplinäre AG-Flughafen (Org. 69) in Bezug auf die Fluglärm Auswirkungen unterstützt. Die AG-Flughafen setzt sich aus folgenden Ämtern/Abteilungen und Vertretern/Beratern zusammen:

- Amt für Öffentlichkeitsarbeit (13) (Carlo Wölfel),
- Amt für Wirtschaftsförderung (81) (Ralf Theisen),
- dem juristischen Vertreter der Stadt Offenbach im Planfeststellungsverfahren, RA Dr. Reiner Geulen, Berlin,
- dem technischen Berater der Stadt Offenbach Dieter Faulenbach da Costa, fdc Airport Consulting & Partners, Offenbach (Leitung),
- dem Umweltberater Stefan Gessenich, Umweltinstitut Offenbach GmbH,
- Gesundheitsamt (53) (Dr. Michael Maiwald und Oliver Klopsch),
- Rechtsamt (30) (Dr. Franz Janitschek und Dagmar Tribeß),
- Stadtplanung und Baumanagement, Stadtentwicklung (60), , (Hermann Gaffga, Geschäftsführung),
- Stadtplanung und Baumanagement, Verkehrsplanung (60) (Joachim Bier-Kruse),
- Umweltamt (33) (Jürgen Weil),

ständige Kooperationspartner sind:

- Evangelischer Kirchengemeindeverband Offenbach,
- Städtisches Klinikum Offenbach GmbH,
- Offenbacher Wohnungswirtschaft (Gemeinnützige Baugesellschaft Offenbach [GBO], Offenbacher Baugenossenschaft eG [OBG], Gemeinnützige Ketteler Baugenossenschaft eG [GKB], Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft mbH Mühlheim [BG MH], Baugenossenschaft Odenwaldring eG [BGO],
- Städtische Holding SOH,
- sowie deren juristischer Vertreter im Planfeststellungsverfahren RA Wolfgang Baumann, Würzburg, und

Kooperationspartner im Einzelfall,

- Bund für Umwelt und Naturschutz, Landesverband Hessen (BUND).
- das Bündnis der Organisationen und Initiativen in Offenbach (Aktionsbündnis)
- die Bürgerinitiative Luftverkehr Offenbach (BIL) und
- Ticono GmbH.

Bei Bedarf wurden / werden weitere städtische Ämter/Abteilungen sowie Fachberater hinzugezogen. Bisher waren das:

- für externes Risiko / Flugbetrieb: Flugkapitän Harm Heldmaier, Flörsheim
- für Fluglärmmessungen: Müller BBM, München
- für Lärmwirkungsforschung: PD Dr.-Ing. Maschke, FBB Berlin
- für Humantoxikologie / Gesundheit: Prof. Dr. Eberhard Greiser, Epi.Consult GmbH, Bremen,
- für Fragen der Gewerbesteuererlegung: Klaus Georg (20) Kämmerei,
- für Wirkungen auf den Bodenmarkt: Stefan Dvorak (62) Vermessungsamt,
- für Wirkungen auf Mieten / Mietspiegel: Lothar Kircher (35) Wohnungs- und Versicherungsamt,
- für soziale Wirkungen: Frauenbüro / Dr. Michael Franger (Jugendamt) / Amt für Statistik und Wahlen,
- für Raumordnung / Landesplanung: Joachim Springer (60) Stadtplanung und Baumanagement.

Die AG-Flughafen ist zuständig für die Erarbeitung der Stellungnahmen / Einwendungen, Vertretung auf den Erörterungsterminen und für die fachplanerische Unterstützung des juristischen Vertreters der Stadt Offenbach in den bisherigen und möglichen künftigen Klageverfahren der Stadt Offenbach im Rahmen des anstehenden Ausbauverfahrens Flughafen Frankfurt Main (LEP EFFM, ROV und PFV), Vertretung der Stadt Offenbach im Regionalen Dialogforum und dessen Projektteams und Arbeitsgruppen sowie Unterstützung der Arbeit der Stadt Offenbach in der KAG und FLK. Die flughafenbezogene Pressearbeit und die Verbindung zu den Bürgerinitiativen wird hier koordiniert.

Im Rahmen der Stellungnahme zum Änderungsverfahren des Landesentwicklungsplans Erweiterung Flughafen Frankfurt Main (LEP EFFM) unterstützt die AG-Flughafen die im Amt für Stadtplanung und Baumanagement zuständige Abteilung Stadtentwicklung und Rahmenplanung.

### **3. zu Punkt 3 der Stv.-Anfrage Öffnung der Startbahn 18 West zur Start- und Landebahn 18/36**

Mit Datum vom 15.07.2005 wurde fdc Airport Consulting & Partners (Offenbach) beauftragt in einer Simulation mit dem international anerkannten Simulationsmodell SIMMOD Plus 5.0 die Kapazität des bestehenden Start- und Landebahnsystem unter Berücksichtigung der Öffnung der Startbahn 18 zur Start- und Landebahn 18/36, gemäß Stadtverordnetenbeschluss vom 31.05.2005, zu simulieren. Das Ergebnis liegt mit dem Bericht von fdc Airport Consulting & Partners vom 22.11.2005 (eingegangen bei der Stadt Offenbach am 6.12.2005) inzwischen vor. Der Gutachter fdc Airport Consulting & Partners kommt in seinem Gutachten zu dem Ergebnis, dass:

*„Das Ergebnis dieser Simulation 2<sup>18</sup> zeigt, dass die Kapazitätswerte aus dem FAA-Gutachten für die Ausbauvariante NW (Variante 9b<sup>19</sup>) erreicht und sogar leicht übertroffen werden.“*

<sup>18</sup> In der Simulation 1 erfolgte die Kalibrierung des Simulationsmodells anhand der bestehenden Anlagen und des Verkehrsaufkommens (Flugplan) des Jahres 2000. Die Simulation 2 stellt die beauftragte Simulation Öffnung der Startbahn 18 zur Start- und Landebahn 18/36 dar. In dieser Simulation wurde das Verkehrsaufkommen mit den von der Fraport AG festgelegten Werten (Staffelung, An- und Abflugrouten, Flugzeugmix, etc.) und einem Zufallsgenerator erzeugt und die maximale Tageskapazität, unter Berücksichtigung eines Nachtflugverbotes von 23 bis 5 Uhr, ermittelt.

<sup>19</sup> Die Variante 9b wurde im FAA-Gutachten und im Raumordnungsverfahren mit der Nordwestbahn angegeben.

Das Ergebnis dieser Simulation zeigt damit deutlich, dass mit der Öffnung der Startbahn 18 für Starts und Landungen in beiden Betriebsrichtungen (18/36) die kapazitiven Anforderungen des FAA-Gutachtens voll erfüllt werden und damit diese Variante im laufenden Planfeststellungsverfahren in der engeren Bewertung des Ausbaufahrens hätte berücksichtigt werden müssen. Details dieser Simulation werden der Stadtverordnetenversammlung in einem gesonderten Magistratesbericht über den Erörterungstermin zugehen.

#### **4. Fazit**

##### **Fazit zu 1:**

BMVBW und DFS erklären, dass die gewünschten Änderungen (steilerer Anflugwinkel und versetzte Landeswellen, etc.) aufgrund der internationalen Übereinkommen der ICAO ihrer Zuständigkeit entzogen seien und entsprechende Maßnahmen daher nicht möglich sind.

Das BMUNR weist auf die beabsichtigte Novellierung des Fluglärmggesetzes hin. Durch die vorzeitige Beendigung der Legislaturperiode des Bundestags muss der Gesetzesentwurf erneut in das parlamentarische Verfahren eingebracht werden. Termine und Absichten hierfür sind gegenwärtig nicht bekannt.

Die Fraport AG verweist auf die Mitgliedschaft der Stadt Offenbach in der FLK und dem RDF. Die Öffnung der Startbahn 18 sei im Planfeststellungsverfahren untersucht. Die hierfür ermittelten Kapazitäten würden nicht den Anforderungen an den Bedarf des Jahres 2015 entsprechen. Daher käme eine Öffnung der Startbahn 18 zur Start- und Landebahn nicht in Betracht (Die von der Stadt Offenbach in Auftrag gegebene Simulation belegt Gegenteiliges).

##### **Fazit zu 2:**

Die Zusammenarbeit auf formaler und informeller Ebene mit der FLK, dem RDF, der KAG, den städtischen Gesellschaften, dem Stadt Krankenhaus, der Offenbacher Wohnungswirtschaft, dem Evangelischen Kirchengemeindeverband, der Zukunftsinitiative Rhein Main (ZRM), der BIL, dem Aktionsbündnis Offenbach, der Ticona GmbH, dem BUND und Anderen hat sich in der Vergangenheit bewährt und soll weiter geführt und intensiviert werden.

Die Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung liegen bei den Dezernaten I (AG-Flughafen und RDF) und dem Dezernat III (FLK und KAG, Fluglärm). Durch personelle Verknüpfungen wird die laufende interne Koordination und Abstimmung gewährleistet.

Bei den genannten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes (CDA, Anhebung des Gleitwinkels, versetzen der Landeswellen, steileres Abflugverfahren) hat sich zwischenzeitlich die Erkenntnis durchgesetzt, dass fast alle angesprochenen Maßnahmen für Offenbach keine entscheidende Verbesserung, bestenfalls eine Wahrung des Status quo, erreichen lassen. Deshalb wird es zukünftig darauf ankommen eine zeitliche Bündelung und räumliche Verteilung der Fluglärmereignisse zu erreichen. Dies kann unter anderem durch eine veränderte Betriebsrichtungsverteilung und einem umgehenden und unbeschränkten Nachtflugverbot (22 bis 6 Uhr) sichergestellt werden. Zusätzliches Verkehrsaufkommen wird mögliche aktive Maßnahmen weitestgehend kompensieren und zu keiner Lärmentlastung in Offenbach führen.

### **Fazit zu 3:**

Die Öffnung der Startbahn 18 zur Start- und Landebahn 18/36 bringt nach der von der Stadt Offenbach beauftragten Simulation die von der Fraport AG geforderten Kapazitäten für das Jahr 2015. Gegenteilige Äußerungen der Fraport AG sind nicht substantiiert.

### **Gesamtfazit:**

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die diskutierten Maßnahmen zu einer Fluglärmentlastung in der Region führen können, hierfür ist aber die aktive Unterstützung der auf der Luftverkehrsseite tätigen (Fraport AG, HMWVL, BMVBW, DFS, Luftverkehrslinien, etc.) erforderlich, die derzeit aber nicht erkennbar ist. Für die Stadt Offenbach führen diese Maßnahmen nur dann zu einer Entlastungswirkung, wenn gleichzeitig kapazitätsbegrenzende Maßnahmen durchgesetzt werden. Lediglich ein umgehendes Nachtflugverbot (22 bis 6 Uhr) und eine zeitliche Bündelung und räumliche Verteilung der Flugbewegungen weisen ein spürbares Entlastungspotential für Offenbach auf.

Mit freundlichen Grüßen

H. Schneider  
Oberbürgermeister

Anlagen: Abkürzungsverzeichnis / Glossar



## Verzeichnis der Abkürzungen:

BMNUR	Bundesministerium für Natur, Umwelt und Reaktorsicherheit
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen
BR	Betriebsrichtung
BVF	Bundesvereinigung gegen Fluglärm
CASA	Freiwillige Ausgleichzahlung der Fraport AG gegen Eintragung einer Grunddienstbarkeit
CDA	Continuous Decent Approach (kontinuierlicher Sinkflug)
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DLR	Deutsche Anstalt für Luft- und Raumfahrt e.V.
DTOP	Dual Threshold Operation (doppeltes Schwellen Verfahren)
FAA	Federal Aviation Administration (zivile Luftfahrtbehörde der USA)
FLK	Fluglärmkommission
FRA	Internationale Abkürzung für den Flughafen Frankfurt
HALS	High Approach Landing System (präzises Anflugsystem)
HMWVL	Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
ICAO	International Civil Aviation Organization (Internationale Zivile Luftfahrt Organisation)
ILS	Instrument Landing System (Instrumenten Landesystem)
KAG	Kommunale Arbeitsgemeinschaft Flughafen
LBA	Luftfahrt Bundesamt
LEP	Landesentwicklungsplan
LEP EFFM	Landesentwicklungsplan Erweiterung Flughafen Frankfurt Main
MTOW	Maximum take off weight (maximales Startgewicht)
PFV	Planfeststellungsverfahren
PT	Projektteam (im RDF)
RDF	Regionales Dialogforum
ROV	Raumordnungsverfahren
Rto	Schnellabrollweg Romeo two (zwei)
RVS	Regionale Planungsversammlung Südhessen
TORA	Take off runway available (verfügbare Startlaufsrecke)
VGH-Kassel	Hessischer Verwaltungsgerichtshof, Kassel
ZRM	Zukunftsinitiative Rhein Main

## Glossar

Anflugwinkel	Ist der international empfohlene Gleitwinkel für den Endanflug (derzeit 3 Grad). Auf diesen Gleitwinkel sind alle optischen und elektronischen Landehilfen ausgerichtet.
BR 18/36	Betriebsrichtung. Mit den Zahlen wird die Orientierung der Start- und Landebahn im Kompass angegeben (18 = 180 Grad, 36 = 360 Grad). Dabei wird immer die Flugrichtung zugrunde gelegt.
CASA	Freiwillige Ausgleichzahlung der Fraport AG gegen Eintragung einer Grunddienstbarkeit  „Die Gebiete, die durch das Casa-Programm begünstigt werden, sind durch zwei Merkmale definiert: Den festgelegten Anflugpfad in einer Breite von insgesamt 420 m sowie eine Überflughöhe von 350 m. Neben einer sogenannten „Kernzone“ von insgesamt 180 m Breite werden für eine abgestufte Ausgleichsregelung auch die „Übergangszone I“ und „Übergangszone II“ berücksichtigt, die jeweils 60 m beiderseits der Kernzone liegen.  Eigentümer einer Wohnimmobilie innerhalb der Kernzonen in Flörsheim und Kelsterbach haben die Wahl, ihre Wohnimmobilie durch Fraport ankaufen zu lassen oder eine Ausgleichszahlung in Anspruch zu nehmen. Die Ankaufvariante gilt nur in der Kernzone und unter Berücksichtigung des Stichtags. In diesem Fall erwirbt Fraport die betreffende Immobilie zum Verkehrswert, der ohne die neue Landebahn bestanden hätte.  Die Höhe der Ausgleichszahlung ist von der Lage der jeweiligen Wohnimmobilie abhängig. Sie beträgt bei Eigentümern mit Vertrauensschutz in der Kernzone € 150 pro qm Wohnfläche, in der Übergangszone I € 100 pro qm und in der Übergangszone II € 50 pro qm Wohnfläche. Bei Eigentümern ohne Vertrauensschutz beläuft sich die Ausgleichszahlung in der Kernzone sowie in der Übergangszone I auf € 100 pro qm Wohnfläche und in der Übergangszone II auf € 50 pro qm Wohnfläche.  Das Casa-Programm ist eine freiwillige Leistung der Fraport AG. Im Gegenzug zu einer Ausgleichszahlung verpflichten sich die Eigentümer zur Eintragung einer Dienstbarkeit im Grundbuch auf Duldung des Flughafenbetriebs.

Das Programm startet für Raunheim, wo die Belastung bereits durch das vorhandene Start- und Landebahnsystem besteht, Mitte Januar 2005 und endet dort am 30. Juni 2007.

Auch in Flörsheim und Kelsterbach, wo die niedrigen Überflüge erst ab Inbetriebnahme der geplanten Landebahn Nordwest stattfinden werden, können Verträge über die Ausgleichszahlung oder den Ankauf bereits ab Programmstart Mitte Januar 2005 abgeschlossen werden. Wirksam wird die Förderung dann mit Inbetriebnahme der geplanten Landebahn.

Das Programm kann hier nach Inbetriebnahme noch innerhalb eines Jahres in Anspruch genommen werden.

Weitere Einzelheiten des Programms "Casa" finden Sie in unserer Informationsbroschüre, die Sie [hier](#) herunterladen können.“<sup>20</sup>

CDA

Kontinuierlicher Sinkflug. Ein Anflugverfahren in dem Flugzeuge aus dem oberen Luftraum in einem kontinuierlichen Sinkflug – ohne Triebwerksleistung) nahe an den Aufsetzpunkt des ILS-Gleitpfads herangeführt werden. Dadurch sollen Fluglärmimmissionen in der weiteren Umgebung des jeweiligen Flughafens reduziert werden. In der Umgebung des Aufsetzpunktes auf den Gleitpfad – für FRA liegt er über Offenbach – ist jedoch mit einer Erhöhung des Lärmpegels um 1 bis 2 dB zu rechnen.

HALS/DTOP

“Mit der Einführung des neuen Landeverfahrens "High Approach Landing System / Dual Threshold Operation" (HALS / DTOP) können wir durch die Versetzung der Landeschwelle der Südbahn die beiden Ost-West-Bahnen - noch besser als bisher nutzen.“

#### !“Ausgangssituation

Die beiden parallelen Start- und Landebahnen (25R und 25L) des Flughafens Frankfurt haben einen seitlichen Abstand von 518 Metern zu einander. Die Vorschriften der internationalen Zivilluftfahrtorganisation erlauben allerdings keine unabhängigen Landeoperationen für derart geringe Abstände zwischen parallelen Landebahnen.

An den äußeren Flügelkanten entstehende Wirbelschleppen, erfordern einen Abstand von 5 nautischen Meilen für Flugzeuge der Wirbelschleppenkategorie "Medium", die auf Flugzeuge der Kategorie "Heavy" folgen und sind somit eines der Hauptkriterien für die Beschränkung der Anflugkapazität am Flughafen Frankfurt.

---

<sup>20</sup> Quelle: <http://www.ausbau.flughafen-frankfurt.de/cms/default/rubrik/5/5836.casaprogramm.htm>

## Prinzip von HALS

Im Rahmen des neuartigen Landeverfahrens HALS/DTOP wurde eine zweite stark versetzte Landeschwelle für die Start- und Landebahn Süd konzipiert, gegenüber der konventionellen Landeschwelle 25L verschoben. Durch den horizontalen Landeswellenversatz der neuen Landeschwelle von 1500 Metern ergibt sich gegenüber 25R ein um 90 Meter höherer Gleitpfad.

Die zweite Landeschwelle wurde mit 26L bezeichnet und ist mit einem neuen für diesen Zweck entworfenem Befeuerungs- und Markierungssystem, sowie einem Instrumentenlandesystem, welches Landungen bis zur Wetterkategorie ILS CAT I ermöglicht, ausgerüstet.

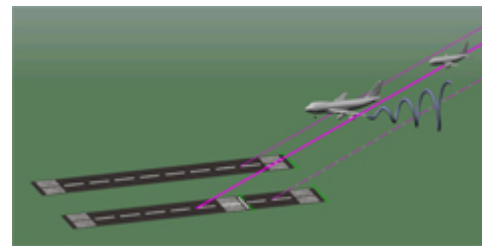
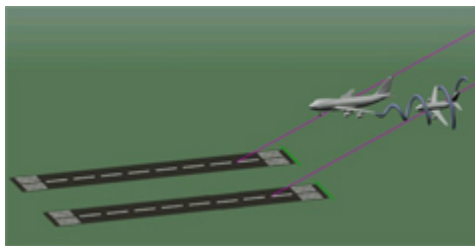


Bild 1 und 2: Funktionsprinzip der versetzten Landeschwelle



## DTOP-Konzept

Innerhalb des DTOP-Konzeptes sollen die regulär existente und die neue Landeschwelle auf der Start- und Landebahn Süd gleichzeitig genutzt werden.

Das Potenzial für DTOP besteht in der Kombination der HALS-Methode und dem konventionellen Betrieb. Die Abbildung "Betriebsmodi" veranschaulicht dies. Nach HALS verfahren kann die herkömmliche Schwelle 25L nicht genutzt werden. Mit dem DTOP-Konzept wird ein Gewinn an betrieblicher Flexibilität erzielt, indem zusätzlich zur stark versetzten Landeschwelle (HALS) auch die konventionelle Schwelle gleichzeitig zur Verfügung steht.

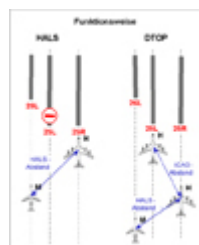


Bild 3: Betriebsmodi HALS und DTOP

## Weiteres Vorgehen

HALS: Die Testphase beginnend im Jahre 1999 wurde 2004 abgeschlossen. Über 4000 Landungen auf der Landebahn 26L sind seither erfolgreich durchgeführt worden. Nach dem Erreichen der Bewilligung durch die Regierung plant die Fraport

AG, HALS für den regulären Betrieb am Flughafen Frankfurt freizugeben.

DTOP: Im Sommer 2004 wurde die erste DTOP Studie erfolgreich durchgeführt. Inhalt – Auswirkungen der geänderten Anforderungen auf die Beanspruchung von Piloten angesichts zweier aktiver Landeswellen auf einer Runway und des sich daraus ergebenden neuen Befeuerungsbildes unter marginalen Wetterbedingungen.

Der nächste Schritt im Rahmen des LUFO III-Vorhabens wird eine DTOP-Realzeitsimulation sein, welche die Situation der Flugsicherungslotsen in den Bereichen Anflug und Abflug sowie, vereinfacht, im Bereich Tower des Frankfurter Flughafens betrachtet. Die Studie wird in Kooperation mit der DFS im Advanced Function Simulator AFS im Frühjahr 2006 durchgeführt.“<sup>21</sup>

Home base carrier	engl.: am Flughafen beheimatete Luftverkehrsgesellschaft
ICAO	UNO-Unterorganisation für die zivile Luftfahrt. Durch die ICAO werden Abkommen zur Regelung (Standards und Empfehlungen) des internationalen Luftverkehrs abgeschlossen mit den der der Luftverkehr, der Bau und Betrieb von Flughäfen, Regelungen für Transfer- und Transitpassagiere, etc. vereinbart werden und nach Unterzeichnung durch die Vertragsstaaten nationale Geltung erhalten (siehe auch Schreiben des BMVBW an den Herrn Stadtverordnetenvorsteher).
ILS	Instrumenten Landesystem für Präzisionsanflugverfahren
ILS-Gleitpfad	siehe auch Anflugwinkel
Landegeschwindigkeit	Die Landegeschwindigkeit wird durch die Performances des jeweiligen Flugzeugtypen bestimmt.
Landeschwelle (Threshold)	Anfang des für die Landung benutzten Teils der Landebahn; eine versetzte Schwelle ist eine Schwelle, die sich nicht am äußersten Ende einer Start- und Landebahn befindet
MTOW	Maximales Startgewicht bezeichnet die technisch mögliche maximale Startmasse je Fluggerät und nicht das tatsächliche Abfluggewicht
Off-set Anflug	geknicktes ILS-Anflugverfahren

---

<sup>21</sup> Quelle:

[http://www.fraport.de/cms/kapazitaetsausbau/rubrik/2/2409.optimierung\\_der\\_infrastruktur.htm](http://www.fraport.de/cms/kapazitaetsausbau/rubrik/2/2409.optimierung_der_infrastruktur.htm)

Schnellabrollweg	Abrollweg der in Landerichtung mit einem Winkel von 120 Grad von der Landebahn abgeht und ein schnelleres abrollen des gelandeten Flugzeugs von der Landebahn, eine kürzere Belegungszeit der Landebahn und damit eine Kapazitätserhöhung ermöglicht.
Simmod	International anerkanntes Simulationsmodell zur Analyse von Engpässen und Kapazitäten auf Flughäfen
Staffelung	Der u.a. wegen Wirbelschleppen erforderliche Staffelungsabstand zwischen zwei landenden Flugzeugen
Steilerer Anflugwinkel	Siehe Anflugwinkel
Steilstartverfahren	Startverfahren A. Steigflug bis zum Einfahren der Startklappen wird von 1.500 (ca. 450 m) auf 3.000 (900 m) Fuß verlängert. Der Steigwinkel ist gleich zum heutigen Startverfahren, dafür aber länger. Danach entspricht der Steigflug dem derzeit angewandten Startverfahren
Versetzte Landeschwelle	siehe Landeschwelle