

Planfeststellungsverfahren Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main Einwendungen der Kreisstadt Dietzenbach

Die Kreisstadt Dietzenbach wird im Hinblick auf den von der Fraport AG am 08.09.2003 (ggf. 09.09.2003 entsprechend Schreiben des Regierungspräsidiums vom 14.12.2004) in seiner neuen Fassung vom 02.11.2004 eingereichten Antrag auf Planfeststellung in ihren eigenen Belangen betroffen. Der beabsichtigte Plan führt zu konkreten Rechtsbeeinträchtigungen der Belange der Kreisstadt Dietzenbach, diese wird durch das beabsichtigte Vorhaben in ihren eigenen materiellen Rechten beeinträchtigt. Dies bezieht sich insbesondere auf

- Eingriffe in die Planungshoheit,
- Eingriffe in die konkreten Planungen
- Beeinträchtigung der Erschließungssituation,
- Eingriffe in die Ziele der Entwicklungsmaßnahme und der Entwicklung des neuen Stadtzentrums ,
- Eingriffe in die Entwicklung und Vermarktung von Wohn- und Gewerbeflächen,
- Eingriffe in die privatrechtlichen Interessen durch Beeinträchtigung des gemeindlichen Eigentums.

Auch wenn sich der Plan in seinem Kernstück auf den Neubau einer Landebahn nordwestlich des bestehenden Flughafens mit dazugehörigen Rollbahnen und damit verbundener Erweiterungen sonstiger Einrichtungen und Anpassungsmaßnahmen bezieht, wird darauf hingewiesen, dass die Einwendungen in verstärkter Form sich auch gegen weitere dargestellte Ausbauvarianten richten. Hierbei insbesondere gegen die Ausbauvarianten einer Landebahn im Nordosten und im Süden.

Der Magistrat der Kreisstadt Dietzenbach erhebt deshalb die folgenden Einwendungen:

I. Auswirkungen auf die Gemeinde als Träger öffentlich-rechtlicher Aufgaben:

Eingriff in die Planungshoheit

Auswirkungen des Flughafenausbaus auf den Entwicklungsbereich

Die Kreisstadt Dietzenbach befürchtet, dass es aufgrund des Ausbaus des Flughafens und der damit verbundenen Kapazitätssteigerung zu einer erheblichen Zunahme des Fluglärms und des Verkehrslärms bedingt durch den erhöhten flughafenbezogenen Luft- und Landverkehr sowie durch die erhöhten Straßenverkehrsmengen zu vermehrten Kapazitätsengpässen im Dietzenbacher Straßennetz kommen wird. Dies wird negative Folgen für die bevorstehende Abwicklung und Beendigung der Entwicklungsmaßnahme Dietzenbach haben. Als Eigentümerin von Grundstücken im Entwicklungsbereich (siehe anhängende Übersicht) sieht sie die erfolgreiche Vermarktung ihrer Grundstücke, die wiederum Voraussetzung für den Abschluss der Entwicklungsmaßnahme sein wird, gefährdet. Die Erreichung wichtiger Ziele der Entwicklungsmaßnahme, wie zum Beispiel die Entstehung eines neuen Stadtzentrums, wird durch die negativen Folgen des Ausbaus Flughafen aufs Spiel gesetzt.

Mit der Rechtsverordnung über die förmliche Festlegung eines städtebaulichen Entwicklungsbereiches in der Stadt Dietzenbach vom 16.01.1973 wurden durch die Hessische Landesregierung 796 ha der Dietzenbacher Gemarkung zum

Entwicklungsbereich erklärt. Dieser Umstand wird in den Planfeststellungsunterlagen nicht gewürdigt. Da er jedoch abwägungsrelevant ist, liegt bereits hierin ein Verfahrensmangel.

Ziel der Entwicklungsmaßnahme war und ist die Schaffung einer Entlastungsstadt für die Großstädte des Rhein-Main-Gebiets, welche den Anforderungen nach Wohnen, Arbeiten und Freizeitnutzung gerecht wird. Das Ziel der Ansiedlung von Wohnbevölkerung, Arbeitsplätzen und Infrastruktureinrichtungen wurde von der Stadt von Anfang an mitgetragen. Erreicht werden sollten diese Ziele mit folgenden Maßnahmen:

- Zusammenwachsen der beiden Orteile Dietzenbach und Steinberg und Schaffung eines neuen Stadtzentrums zwischen der alten Ortslage Dietzenbach und der alten Ortslage Steinberg;
- Ausstattung des neuen Zentrums mit überörtlichen Dienstleistungsfunktionen. Mischung der Nutzungen und fließender Übergang zu den Wohngebieten, mit steigender Entfernung vom Zentrum abnehmende GFZ-Werte;
- Ausbau der überörtlichen Verkehrsverbindungen auf Schiene und Straße. Priorität besitzt der öffentliche Personennahverkehr durch den Bau von drei S-Bahn-Haltestellen mit Anschluss nach Offenbach-Frankfurt; daneben Ausbau des überörtlichen Straßennetzes zur Entlastung der Innenstadt durchfahrt im alten Ortskern von Dietzenbach ;
- Ausbau des innerörtlichen Verkehrsnetzes zur Erschließung der Industrie- und Gewerbegebiete und Entlastung stark befahrener Innenstadtstraßen. In den Wohngebieten verkehrsberuhigte Zonen. In der Nähe der S-Bahnhöfe Park- & -Ride-Einrichtungen.
- Ausbau einer sozialen Infrastruktur, die der wachsenden Bevölkerungszahl Rechnung trägt;
- Schaffung von Erholungs- und Freizeitflächen, die der Naherholung der Dietzenbacher Bevölkerung dienen sollen.

Die übergeordneten städtebaulichen Zielvorstellungen sind im Flächennutzungsplan dargestellt. Die verbindliche Planung wird über Bebauungspläne sichergestellt, die entweder als rechtskräftige Bebauungspläne oder als in Aufstellung befindliche Bebauungspläne beinahe flächendeckend den Entwicklungsbereich Dietzenbach abdecken. Dies wiederum bedeutet, dass die Bodennutzung in Dietzenbach überwiegend bis ins Detail festgesetzt ist und die Planungsabsichten der Kreisstadt Dietzenbach somit klar definiert und ablesbar sind. Daher lässt sich die Betroffenheit Dietzenbachs im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens hinreichend darlegen. Eine Übersicht zur Bauleitplanung der Kreisstadt Dietzenbach findet sich in Anlage 1 dieses Schreibens.

Der Entwicklungsbereich der Kreisstadt Dietzenbach ist in mehrfacher Hinsicht durch den geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main betroffen. Neben den Lärmimmissionen aus dem Flugverkehr und dem flughafeninduzierten Landverkehr sowie den daraus resultierenden Überlagerungskonflikten und den Erschütterungsimmissionen aus dem Flugverkehr wird die Kreisstadt durch eine abnehmende Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten in ihrer Erschließungssituation beeinträchtigt. Die genannten Betroffenheiten werden im Folgenden dargelegt.

1. Lärmimmissionen aus dem Flugverkehr

In den Unterlagen zur Planfeststellung finden sich keine separaten Darstellungen der Lärmkonturen bei Ostwind (Betriebsrichtung 07). Statt einer Darstellung der Maximalpegel und der Dauerschallpegel nach der 100:100-Regelung (Darstellung der Lärmbelastung bei Ost- und bei Westwindwetterlage zugleich und zu 100%) wurde die Sigma-Regelung gewählt und in den Unterlagen die statistische Mittelung der Lärmbelastung über das Jahr aufgezeigt. Durch die ausschließliche Darstellung der Lärmwerte mittels der Sigma-Regelung lässt sich die reale Belastung durch Fluglärm bei Ostwetterlage in Dietzenbach nicht ablesen. An verschiedenen Stellen der Planfeststellungsunterlagen finden sich dennoch Hinweise darauf, wie massiv beeinträchtigt die Gemarkung Dietzenbach bei diesen Wetterlagen sein wird.

So kann dem Ordner 33 in Kapitel 12 der Planungsgrundlagen („Datenerfassungssysteme und Modelltage“) entnommen werden, wieviele Flugzeuge welcher AzB-Gruppe auf welcher Route tags bzw. nachts fliegen werden.

Hieraus ergibt sich, dass bei Betriebsrichtung 07 auf den drei für Dietzenbach relevanten Startrouten (ANEKI D, KIR D und KNG D) in der Ist-Situation tags (6:00 bis 22:00 h) insgesamt 473 Flugzeuge den Westen der Gemarkung überfliegen. 293 davon gehören zu den Gruppen der „Heavies“, also der schweren Flugzeuge. Hiervon wiederum sind 140 Flugzeuge der Klasse der superschweren (S7) zuzuordnen.

Nachts überfliegen derzeit bei Ostwind 300 Flugzeuge auf einer der drei Routen die Gemarkung. Hiervon sind 163 Heavies und davon wiederum 84 superschwer.

Für den Planungsfall werden die Aussagen ohne das Nachtflugverbot gemacht. Danach überfliegen bei Betriebsrichtung 07 künftig tags 1668 Flugzeuge im Start die Stadt Dietzenbach, wovon 1263 zu den Klassen der schweren Flugzeuge zählen und davon 293 zu den superschweren gehören.

Nachts (ohne Flugverbot, d. h. von 22:00 bis 6:00 h) werden 402 Flugzeuge Dietzenbachs Westen von Norden nach Süden queren. Hierbei handelt es sich ausschließlich um schweres Fluggerät der Klassen S6.1 bis S7. 100 Flugzeuge davon wären der Klasse der superschweren zugehörig. Das Nachtflugverbot zugrunde gelegt, müsste davon ausgegangen werden, dass sich diese nächtlichen Flieger künftig schwerpunktmäßig auf die zwei Stunden von 22:00 bis 23:00 h und von 5:00 bis 6:00 h verteilen werden.

Insgesamt führt der Flughafenausbau bei Ostwindwetterlagen dazu, dass sich die Zahl der tagsüber die Gemarkung überfliegenden Flugzeuge mehr als verdreifachen wird und dass nachts die Zahl um etwa ein Drittel zunehmen wird. Tagsüber wird sich die Zahl der Heavies mehr als vervierfachen und nachts wird sie sich mehr als verdoppeln. Die Zahl der superschweren Flugzeuge wird sich tags mehr als verdreifachen und nachts um 19 % zunehmen.

Bedenklich erscheint auch, dass dem Planungsflugplan in Ordner 33, Kapitel 5, zu entnehmen ist, dass es typischerweise eine Startwelle am Abend (etwa zwischen 21:00 und 23:00 h) gibt. Die o. g. Flugbewegungen sind Starts, so dass von massiven Störungen in der Einschlafphase auszugehen ist. Des weiteren ist dem Planungsflugplan zu entnehmen, dass der Anteil der Heavies gerade in den Morgen-(5:00 bis 6:00 h) und in den Abendstunden (22:00 bis 23:00 h) extrem ist. Auch hierdurch entstehen besondere Störungen.

Bei den in Ordner 33 enthaltenen Routenbelegungen sind im übrigen die Dietzenbach ebenfalls querenden Landeanflüge nicht dargestellt. Diese sind lediglich in Kapitel 4 des Ordners 33: „Flugsicherung und Wetterdienst“ zu sehen. Hier ist zu erkennen, dass bei Betriebsrichtung 07 auch Landeanflüge über zwei Routen über Dietzenbach erfolgen. Die Flugrouten der Starts und der Landungen schneiden sich etwa in Höhe

des Wingertsberges. Zu den Anflugrouten BR07 finden sich keine unmittelbar ablesbaren quantifizierenden Daten.

Insgesamt ist davon auszugehen, dass Dietzenbach v. a. im Westen der Gemarkung bei Ostwind massiv von flugverkehrsinduzierten Lärmimmissionen betroffen sein wird. Das Ausmaß dieser Betroffenheit ist über die entsprechenden Isophonen darzustellen, indem statt der gewählten Sigma-Regelung die 100:100-Regelung zugrundegelegt wird. Da die Lärmkonturen für die Betriebsrichtung 07 auch im Rahmen der Sigma-Regelung separat ermittelt werden müssen, sollte die Anwendung der 100:100-Regelung für die Antragstellerin keine Schwierigkeit darstellen. So heißt es etwa in der Akte: „UVS und LBP: Bestandserfassung und -bewertung und Auswirkungsprognose – Menschen“ in Ordner 35 auf S. 40f. zur „Methodik der Ermittlung von Fluglärm“: „(...), dass für jede der Betriebsrichtungen (...) eine separate, charakteristische Lärmkontur ermittelt wird. (...) Aus den für diese (...) Betriebsrichtungsaufteilungen – die jeweils einen 100%-igen Flugbetrieb beschreiben – berechneten Lärmkonturen wird dann eine einhüllende Kurve gebildet.“

Von Interesse ist in diesem Zusammenhang gleichfalls, dass in derselben Akte auf S. 24 f. in der Tabelle: „Gemeinden mit Bevölkerungszahlen im Untersuchungsraum“ Dietzenbach erscheint. Zu der Tabelle heißt es in einer Fußnote: „Die Angaben beziehen sich auf alle Gemeinden, die von in der UVS ausgewerteten Lärmkonturen angeschnitten werden.“ In den Unterlagen zur UVS finden sich jedoch keine Lärmkonturen zu Dietzenbach. Da diese offensichtlich aber vorliegen, sind sie den Planfeststellungsunterlagen beizufügen.

Erst bei Darstellung der Lärmpegel nach der 100:100-Regelung kann eine objektive Prüfung im Hinblick auf die kommunale Planungshoheit und im Hinblick auf die Betroffenheit kommunalen Grundeigentums, v. a. in der Entwicklungsmaßnahme, erfolgen.

Neben der Anwendung der 100:100-Regelung wird daher gefordert, dass über die dargestellten Pegel hinaus weitere Isophonen für darunter liegende Lärmpegel dargestellt werden.

Der niedrigste dargestellte Wert der Dauerschallpegel ist tags 55 dB(A), sowie 47 dB (A) als Durchschnittswert für die ganze Nacht, 50 dB(A) in der Nacht zwischen 22 und 1 Uhr und 47 dB(A) zwischen 1 und 6 Uhr nachts. Diese Werte sind auf der kommunalen Ebene nicht anwendbar, da in der kommunalen Bauleitplanung mit der für den Städtebau maßgeblichen DIN 18005 gearbeitet werden muss.

Näherungsweise kann für die angegebene Jahresdurchschnittsbelastung abgeschätzt werden, in wie weit in Dietzenbach ein über den Orientierungswerten der DIN 18005 liegender Lärmpegel herrscht. Hierbei muss davon ausgegangen werden, dass selbst bei den dargestellten Dauerschallpegeln im Jahresmittel (nach Sigma-Regelung) die Orientierungswerte für ein reines Wohngebiet (40 dB(A)) zwischen 22 und 1 Uhr im Nordwesten der Stadt überschritten werden. In diesem Bereich der Stadt liegen einige nach BauNVO festgesetzte reine Wohngebiete.

Abweichend von den Vorschriften des Fluglärmsgesetzes ist die Übernahme der Kategorien der Orientierungswerte nach DIN 18005 notwendig, um die Auswirkungen des Flugbetriebs im Planungsfall auf die Bauleitplanung erkennen zu können. Nur so kann die kommunale Planungshoheit gewahrt werden.

Nach Berechnungen des Regionalen Dialogforums Flughafen Frankfurt auf der Grundlage der Daten aus dem Raumordnungsverfahren (Variante 9b Nordwest) muss die Kreisstadt Dietzenbach eine erhebliche Betroffenheit bei Ostwetterlage befürchten (Anlage 5). Hiernach ist bei Ostwind tags von Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 für reine Wohngebieten durch den Dauerschallpegel

im Westen der Stadt auszugehen (>50 dB (A)). Nachts ist von Überschreitungen der Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete durch den Dauerschallpegel im Westen der Stadt, sowie von der Überschreitung der Orientierungswerte für reine Wohngebiete fast im gesamten Stadtgebiet auszugehen. Mittlerweile wurden vom HLUG neue Berechnungen auf Grundlage der Planfeststellungsunterlagen erstellt, wonach sich die Situation Dietzenbachs noch kritischer darstellt (Anlage 6). In den von Lärmimmissionen durch den Flugverkehr betroffenen Gebieten sind jedoch die nach BauNVO festgesetzten Wohngebiete ‚allgemeines Wohngebiet‘ und ‚reines Wohngebiet‘ ausgewiesen. Die für den Städtebau kritischen Werte der Dauerschallpegel betreffen auch noch nicht entwickelte Flächen im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme Dietzenbach. Die maßnahmenkonforme Entwicklung der z. T. noch nicht rechtskräftig beplanten Flächen wird damit in Frage gestellt. Bezüglich der bereits rechtswirksam überplanten Flächen ist mit massiven Vermarktungsproblemen aufgrund der zu erwartenden Lärmbelastung zu rechnen. Die wirtschaftliche Situation der Entwicklungsmaßnahme wird damit erheblich beeinträchtigt. Ein erfolgreicher Abschluss der mit Landesmitteln geförderten Maßnahme wird fraglich.

Auch vor dem Hintergrund des Vorsorgeaspektes wird eine Darstellung der Lärmbelastung nach der 100:100-Regelung und für Isophonen auch unterhalb der Werte des lärmmedizinischen Gutachtens gefordert.

In den vorliegenden Unterlagen werden für die Nacht Maximalpegel und deren Häufigkeit dargestellt. Diese Darstellung der Lärmereignisse beruht auf der medizinischen Erkenntnis, dass „einzelne laute Schallereignisse zusätzliches Aufwachen und durch die Aktivierung der subkortikalen Bereiche des Gehörs die Ausschüttung von Stresshormonen und die Induzierung vegetativer Veränderungen bewirken können. Lärmbedingte Aufwachreaktionen müssen daher langfristig als ein Gesundheitsrisiko beurteilt werden.“ (Quelle: Fluglärm 2004. Stellungnahme des Interdisziplinären Arbeitskreises für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt. Guski, Rainer et al. Berlin 2004).

Eine bestimmte Häufigkeit und Höhe der Maximalpegel erhöht die Aufwachwahrscheinlichkeit in der Nacht. Diese ist nach der oben genannten Untersuchung an einzelne laute Schallereignisse gekoppelt. Die einzelnen lauten Schallereignisse kommen je nach Ost- oder Westwindwetterlage unterschiedlich häufig vor.

Die Aufwachwahrscheinlichkeit beschreibt die Wahrscheinlichkeit, nach der laute Schallereignisse je nach Häufigkeit in einer Nacht ein Aufwachen provozieren oder nicht. Entsprechend ist auch der Erholungswert einer bestimmten Nacht, in der einzelne laute Schallereignisse aufgetreten sind, an diese Aufwachwahrscheinlichkeit gekoppelt. D.h. also, dass die konkreten Einzelereignisse relevant sind, nicht der Jahresmittelwert.

Vor diesem Hintergrund erscheint es nicht sinnvoll, für ein Kriterium wie Aufwachwahrscheinlichkeit in einer bestimmten Nacht aus beiden Windrichtungen einen Jahresmittelwert zu bilden. Vielmehr müssen die Maximalpegelwerte separat je nach Windrichtung aufgelistet werden.

Für die Fragestellung, wie hoch die Lärmbelastung der Einwohner einer Stadt in der Nacht ist, wird die Methodik der Sigma-Regelung bei der Betrachtung der Maximalpegel als nicht zielführend betrachtet.

Darüber hinaus ist es im Hinblick auf eine Gesamteinschätzung der Beeinträchtigung der Bevölkerung und des kommunalen Grundeigentums notwendig, weitere niedrigere Isophonen in den Unterlagen ablesen zu können.

2. Nachtflugverbot

2.1.

Gegenstand des Antrags ist neben der Planfeststellung (I des Antragsteils A 1) eine betriebliche Regelung, die eine Einschränkung des Nachtflugverkehrs sowie Betriebsbeschränkungen außerhalb der Nachtzeit beinhaltet. Hierbei soll die Genehmigung vom 20.12.1957 zur Anlage und zum Betrieb des Flughafens, zuletzt geändert durch Bescheid vom 25.11.2002, hinsichtlich ihrer betrieblichen Regelungen modifiziert werden. Dabei sollen nach Ziffer 1. „Vorbehaltlich der weiteren Regelungen dieses Bescheides...“ ab einem bestimmten Zeitpunkt auf dem gesamten Start- und Landebahnsystem des Flughafens Frankfurt am Main an allen Wochentagen in der Zeit vom 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr Ortszeit Luftfahrzeuge weder starten noch landen.

In der Antragsbegründung (Antragsteil A 2 Ziff. II 1. Seite 75) wird hierzu dargelegt, dass die bestehenden Regelungen hinsichtlich ihres betrieblichen Regelungsgehaltes ergänzt werden und die Vorhabensträgerin damit den Empfehlungen der Mediationsgruppe, denen sich der Landtag in seinen Beschlüssen angeschlossen habe, entsprochen werde. Es wird ausdrücklich erklärt „Auch die Vorhabensträgerin bekennt sich mit ihrem Antrag zu diesem Ziel“.

Dieser Vorgabe wird aber weder der gestellte Antrag, noch die Begründung nebst den dazu eingereichten Unterlagen gerecht. Weder das Konzept „Ausbau des Flughafens und Einführung eines Nachtflugverbotes“, noch die Beschlüsse des Hessischen Landtages, noch die landesplanerische Beurteilung durch das Regierungspräsidium Darmstadt vom 10.06.2002 als Abschluss des Raumordnungsverfahrens gehen davon aus, dass das Nachtflugverbot durch eine isoliert angreifbare Änderung von Bescheiden durchgesetzt werden soll, sondern, dass der Ausbau des Frankfurter Flughafens überhaupt nur dann gerechtfertigt ist, wenn ein Nachtflugverbot bezogen dann auf das gesamte Start- und Landebahnsystem des Flughafens Frankfurt am Main zur Bedingung gemacht und auch eingehalten wird.

Die Vorhabensträgerin führt in ihren Begründungen (A 2 Seite 75 ff.) aus, dass es nicht unumstritten ist, ob die Widmung eines Flughafens als internationaler Verkehrsflughafen einem Nachtflugverbot in beantragtem Umfang entgegensteht. Sie befasst sich in der Folge mit verschiedenen Entscheidungskriterien unter Einbeziehung widerstreitender Interessen mit dem Ergebnis (II. 4.), dass es aus Sicht der Vorhabensträgerin angemessen und sachgerecht sei, die beantragte Regelung des nächtlichen Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt am Main zu genehmigen. Dies ist eine unzulässige und nicht hinnehmbare Verkürzung des erforderlichen Entscheidungsinhalts und seiner Begründung. Es geht nicht darum, ob die beantragte Regelung zur Einschränkung des nächtlichen Flugverkehrs zu genehmigen ist, sondern darum, ob der Ausbau des Flughafens planfestzustellen ist. Eine solche Planfeststellung ist nur dann möglich, wenn die Festsetzung des Nachtflugverbots und dessen Bestand Teil der Planfeststellung selbst ist. Es ist nicht die Sache der Kreisstadt Dietzenbach, hier Vorgaben zu machen, wie dies sicherzustellen ist. Nach dem Antrag IA 1 I Seite 7) sollen sich die Planfeststellungen auf die Errichtung und den Betrieb der Anlagen erstrecken.

Insoweit ist sicherzustellen, dass die Anlagen überhaupt nur dann betrieben werden

dürfen, wenn das Nachtflugverbot Bestand hat, was beinhaltet, dass ein Betrieb der Anlagen zu untersagen ist, wenn das Nachtflugverbot nicht Bestand hat. Ansonsten käme man zu dem Ergebnis, dass die Errichtung und der Betrieb der Ausbaumaßnahmen genehmigt wären und das Nachtflugverbot zu einem späteren Zeitpunkt aufgehoben oder unzumutbar eingeschränkt wird. Das Ergebnis widerspräche jeglichen Vorgaben und Grundlagen für das Ausbaufahren.

Es wird in diesem Zusammenhang nicht verkannt, dass eine Einschränkung der gegenwärtig bestehenden Regelungen für den nächtlichen Flugbetrieb für das bestehende Start- und Landbahnsystem einer Rechtfertigung und auch einer möglichen gerichtlichen Nachprüfung unterliegt. Dies ist aber für das vorliegende Verfahren nicht die entscheidende Frage. Hier geht es um die Verknüpfung des planfestzustellenden Ausbauvorhabens mit einer bestimmten unabdingbaren Regelung und deren Bestand.

2.2.

Aus keiner Planungsunterlage ist ersichtlich, dass für den Planungsfall davon ausgegangen wird, dass das beantragte Nachtflugverbot auch Bestand hat. Nach dem Gutachten G 10.1 (Flugbetriebsbedingte und sonstige Geräuschimmissionen ausgehend vom Gelände des Flughafens Teil A Fluglärm (Ordner Nr. 53)) wird bei der Flugbetriebsanalyse für die Ist-Situation von 25.135 Flugbewegungen (Anteil Nachtflug von 10,5%) während der Nachtperiode zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr in den sechs verkehrsreichsten Monaten Mai bis Oktober ausgegangen. Für die Prognosenullfall wird für die Nachtzeit von 27.357 Flugbewegungen (Anteil Nachtflug von 10,4%) ausgegangen und für den Planungsfall von 27.477 Flugbewegungen mit einem Anteil Nachtflug von 8%. Die Zahlen für den Zeitraum 22.00 Uhr bis 1.00 Uhr betragen für die Ist-Situation 16.476 für den Prognosenullfall 17.736 und für den Planungsfall 17.672. Es ergibt sich hieraus also keine Änderung im Sinne der Antragstellung und der Antragsbegründung, wonach das beantragte Nachtflugverbot weit über die gegenwärtig bestehenden Einschränkungen des nächtlichen Flugbetriebes hinausgeht.

2.3.

Es wird seitens der Kreisstadt Dietzenbach gefordert, dass für das gesamte Start- und Landbahnsystem ein Nachtflugverbot für die Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr festgeschrieben und bestandsgesichert wird. Alle einschlägigen Vorschriften zum Lärmschutz gehen von einer 8-stündigen Nachtruhe aus. So heißt es etwa in der DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“: „(...) soll eine mindestens 8-stündige Nachtruhe sichergestellt sein.“ Die TA Lärm, die den Gewerbelärm behandelt legt fest: „Die Nachtzeit beträgt 8 Stunden (...)“ Die gesetzliche Nachtruhe dauert von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr.

Mit einem Nachtflugverbot von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr wird hinsichtlich des Fluglärms ein neues, als nicht ausreichend zu erachtendes Maß für die Nachruhe eingeführt. Nicht ausreichend erscheint dieser Zeitraum vor allem vor dem Hintergrund, dass zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr sowie zwischen 5.00 Uhr und 6.00 Uhr von künftig 150 Flugbewegungen ausgegangen wird und hier –wie schon vorstehend erwähnt– gerade die schweren Maschinen fliegen werden. Dietzenbach wäre dabei vornehmlich durch die Startwelle der Heavies in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr betroffen. Gerade dieser Zeitraum gehört bei der Mehrzahl der Menschen bereits zur

notwendigen Schlafenszeit.

3. Lärmimmissionen aus dem flughafeninduzierten Landverkehr

Aussagen zu den Auswirkungen des Flughafenausbaus auf den landseitigen Verkehr finden sich in mehreren Ordnern der Planfeststellungsunterlagen. Die Verteilung der zur Information der betroffenen Kommunen notwendigen Daten über die Planfeststellungsunterlagen ist zu kritisieren, da dies zur Beurteilung der Art und des Grades der Betroffenheit ein aufwendiges Zusammentragen von Daten erfordert und das Gesamtbild schließlich doch unvollständig bleibt.

Mit dem Bau der neuen Landebahn wird sich die Zahl der Flugbewegungen bis 2015 auf 660.000 erhöhen. Weitere Steigerungen der Flugbewegungen bis über 900.000 Flugzeuge pro Jahr sind durchaus denkbar. Eine zusätzliche Steigerung der Fluggastzahlen pro Flugbewegung könnte durch Einsatz von Großflugzeugen, wie zum Beispiel den A 380, erreicht werden. Diese Steigerung der Flugbewegungen und die darüber hinaus im Verhältnis noch stärkere Zunahme der Fluggastzahlen wird auch entsprechend mehr flughafenbezogene Bodenbewegungen nach sich ziehen. Dieser Zusammenhang wird in den Planfeststellungsunterlagen außer Acht gelassen. Die allgemeine Erhöhung des Verkehrs in der Region wird nicht in kausalem Zusammenhang zum Ausbau des Flughafens gesehen. Bei der Betrachtung des Verkehrsaufkommens in der Region und der Gegenüberstellung von Ist-Situation, Prognosenullfall und Planungsfall wird davon ausgegangen, dass der motorisierte Individualverkehr bis 2015 auch ohne Ausbau starke Zuwächse zu verzeichnen hat und beim Ausbau, im Planungsfall also, die Zunahme des flughafenbezogenen Verkehrs nur gering sein wird.

So ist den Unterlagen zur Planfeststellung zu entnehmen, dass das flughafenbezogene Kfz-Aufkommen zwischen 2000 und 2015 im Planungsfall um 64% ansteigt, auf insgesamt 199.000 Kfz-Fahrten. Der Anstieg zwischen Ist-Fall und Prognosenullfall beträgt 41%. Mit der Schlussfolgerung: „Der durch die Flughafenerweiterung bedingte Verkehrszuwachs im Straßenverkehr liegt (...) also unter dem Anstieg zwischen Prognosenullfall und der Ist-Situation in 2000.“ wird der tatsächliche Anstieg verschleiert. Es ist generell zu fordern, dass sich die Bewertungen auf den Vergleich der Situation im Planungsfall mit der heutigen Situation konzentrieren, da nur dies der relevante Vergleichsmaßstab sein kann.

Aus den vorgenannten Gründen beziehen sich die Maßnahmen zur Optimierung des Individualverkehrs deshalb tatsächlich nur auf das unmittelbare Umfeld des Flughafens, im Grunde nur auf den Ausbau der Autobahnen A 3 und A 5 und der unmittelbaren Anschlüsse an den Flughafen und an das neue Terminal 3. Weitere IV-Maßnahmen in der Region sind nicht geplant.

Was die Erreichbarkeit des Flughafens mit öffentlichen Verkehrsmitteln betrifft, so bedient sich die Vorhabenträgerin des bestehenden Netzes. Es sind keine weiteren Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs geplant. Das neu entstehende Terminal 3 ist nur indirekt über das Passagier-Transfer-System an öffentliche Verkehrsmittel (Fernbahnhof mit ICE-Anbindung und S-Bahn) angeschlossen. Eine Verschwenkung der S-Bahn über das Terminal 3 ist nicht vorgesehen. Damit ist die Wahrscheinlichkeit, dass sich der Modal Split weiter zugunsten des ÖV verschiebt, unwahrscheinlich. Der mit dem Bau der neuen Landebahn einhergehende Ausbau der Autobahnen und Straßen wird dazu führen, dass der MIV das bevorzugte Verkehrs- und Transportmittel bleibt.

Dies ist ein erheblicher Mangel der Planfeststellungsunterlagen. Es muss davon ausgegangen werden, dass sich die Qualität des Verkehrsflusses auf den Straßen im weiteren Umkreis des Flughafens deutlich verschlechtern wird. Es wird daher gefordert, das regionale Verkehrsnetz – mit einem Schwerpunkt auf den ÖV – entsprechend auszubauen, um die Leistungsfähigkeit der Verkehrsbeziehungen zu erhalten.

In Bezug auf das Gutachten 9.1 „Auswirkungen landseitiger Verkehr“ und die dazugehörigen Pläne zur Darstellung des MIV in der Ist-Situation 2000, im Prognosenullfall und im Planungsfall muss festgestellt werden, dass – bezogen auf Dietzenbach – die Umlegung auf das Straßennetz bzw. die Darstellung der Hauptverkehrsströme fehlerhaft ist. So wird zum Beispiel in den Plänen die durchgängige Verkehrsachse Frankfurter Straße, Babenhäuser Straße und Ober-Rodener Straße dargestellt, die jedoch so nicht mehr existiert.

Außerdem wurden die größten Verkehrsanteile auf die Achse der K174 gelegt. Dies wäre zwar aus Sicht der Kreisstadt Dietzenbach wünschenswert, doch ist diese Verkehrsachse nach Aussagen des Amtes für Straßen- und Verkehrswesen Frankfurt (ASV) nicht dafür geeignet, größere Verkehrsmengen aufzunehmen, da ihr Ausbauzustand auf der freien Strecke (v. a. von Dietzenbach nach Götzenhain) und die Qualität der geplanten Umgehung Götzenhain („kleine Umgehung“) dies nicht zuließen. Die Planungen des ASV betonen auch immer wieder den Vorrang der Bundesstraße (B459) bei der Bewältigung des überörtlichen Verkehrs. Insofern geht das Verkehrsgutachten von falschen Voraussetzungen aus. Tatsächlich müssten unter den genannten Rahmenbedingungen wesentlich größere Verkehrsmengen auf die B 459 umgelegt werden, so dass die Kreisstadt Dietzenbach – und hier v. a. die noch nicht bebauten Bereiche in der Entwicklungsmaßnahme – in erheblich höherem Ausmaße von flughafeninduzierten Verkehrsmengenerhöhungen betroffen wäre.

Betrachtet man die Entwicklung des flughafenbezogenen Verkehrs von 2000 auf 2015 (ohne Ausbau) und 2015 (mit Ausbau), dann gibt es teilweise nicht nachvollziehbare Sprünge, so z.B. im Bereich der Babenhäuser Straße, wo sich von 2000 auf 2015 – ohne Ausbau – die flughafenbezogene Verkehrsmenge um 500 Fahrzeuge erhöhen wird. Der Ausbau des Flughafens würde in diesem Fall nur noch eine weitere Erhöhung von 100 Fahrzeugen bringen. Aufgrund des verkehrsberuhigten Ausbaus der Babenhäuser Straße und der seit 2003 nicht mehr bestehenden Durchgängigkeit zur Ober-Rodener Straße ist diese Prognose unzutreffend.

An den meisten anderen Stellen des Dietzenbacher Verkehrsnetzes würde der flughafenbezogene MIV innerhalb von 15 Jahren um lediglich 100 bis maximal 200 Fahrzeuge pro Tag auch ohne Ausbau des Flughafens zunehmen, und mit Ausbau dann um weitere 100 bis 200 Fahrzeuge.

Angesichts einer Verdoppelung des Frachtaufkommens bei Ausbau des Flughafens wird es weit über das dargestellte Maß hinaus zu einer erheblichen Erhöhung des LKW-Verkehrs im gesamten Umland des Flughafens kommen. Was die Entwicklung von 2000 auf 2015 ohne Ausbau betrifft, so liegen ausführliche Daten vor. Zum Planungsfall finden sich jedoch keine dementsprechenden Daten.

Zudem fehlt für den erwarteten LKW-Verkehr in der Region eine detaillierte Quelle-/Zielbetrachtungen und bei der Darstellung der Verkehrsmengen des täglichen flughafenbezogenen motorisierten Individualverkehrs in Ist-Situation, im

Prognosenullfall und im Planungsfall eine Differenzierung zwischen PKW- und LKW-Verkehr.

In Ordner 34, Kapitel 13: „Verkehrsdaten öffentliche Straßen“ sind zwar ausführlich die LKW-Anteile auf allen Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (sowie auf einigen Stadtstraßen) für die gesamte Region für alle drei Fälle (Ist-Situation, Prognosenullfall und Planungsfall) dargestellt. Die Karten enthalten jedoch nur das Straßennetz, nicht aber die Gemarkungsgrenzen oder die Namen der Kommunen, und sind damit für die Öffentlichkeit schlecht lesbar. Zudem sind auch für den südlichen Teil der L 3001, der für den allgemeinen LKW-Verkehr gesperrt ist, und für die seit langem abgehängte Ober Rodener Straße (alte B 459) Anteile des LKW-Verkehrs am Gesamtverkehr ausgewiesen. Dadurch können die LKW-Anteile auf den anderen Straßen nicht korrekt sein.

Darüber hinaus wurden die Klassen der LKW-Anteile so gewählt, dass eine Veränderung von LKW-Anteilen oberhalb von 17,5 % nicht mehr sichtbar ist. Daher ergeben sich für die in der Gemarkung Dietzenbach liegenden Straßenabschnitte anscheinend keine Veränderungen von der Ist-Situation zum Prognosenull- oder Planungsfall. Die einzige ablesbare Veränderung der LKW-Anteile ist auf der K 174 zu verzeichnen. Hier erhöht sich der LKW-Anteil nachts von derzeit 12,5 bis 15 % zum Prognosenull- resp. Planungsfall auf 15,0 bis 17,5 %.

Da es jedoch für die von einer Straße ausgehenden Lärmemissionen relevant ist, ob der LKW-Anteil bei 17,5, 25 oder gar 40 % liegt, ist zu fordern, dass die Klasseneinteilungen so gewählt werden, dass auch Veränderungen in diesem Bereich ablesbar sind.

Die Verteilung des flughafenbezogenen Wirtschaftsverkehrs wurde ähnlich wie bei den Besuchern/Kunden aufgrund einer Modellrechnung abgeschätzt. Nur die hauptsächlichen Verkehrsrichtungen und die unmittelbare Verteilung im Umfeld des Flughafens wurden mittels Straßenverkehrszählungen abgesichert. „Die Feinverteilung in Gebieten außerhalb der Flughafen-Umgebung spielt aus Sicht des Untersuchungsgegenstandes nur mehr eine untergeordnete Rolle“. (Ordner 51, Luftverkehrsprognose, S. 219) Diese Sichtweise ist jedoch verkehrsplanerisch nicht korrekt, da bei der Verkehrsverteilung Quelle-/Zielbetrachtungen eine wesentliche Rolle spielen. Ein Standort wie Dietzenbach, der einen überdurchschnittlich hohen Besatz mit Speditions- und Lagerflächen aufweist, ist ein wesentlicher Faktor bei der Betrachtung des Quell- und Zielverkehrs bezogen auf LKW. Er muss damit in die Modellierung Eingang finden, auch wenn er außerhalb der unmittelbaren Flughafenumgebung liegt. Die Verkehrsprognose ist insofern nachzubessern.

Zusammenfassend bedeutet das, dass bei der den Planfeststellungsunterlagen zugrunde liegenden Verkehrsuntersuchung sowohl der modal split als auch die Verkehrsverteilung (Umlegung im Netz) fehlerhaft sind. Damit ist die gesamte Verkehrsuntersuchung in Frage zu stellen. Sie eignet sich daher auch nicht als Grundlage für weitere Betrachtungen (etwa Darstellung von Lärmimmissionen aus dem Straßenverkehr).

Aufgrund der Fehler in der Verkehrsuntersuchung werden in den Planfeststellungsunterlagen auch keine verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen vorgesehen, die die besondere Betroffenheit Dietzenbachs mit der die Stadt teilenden Bundesstraße (B459) und als Standort zahlreicher Speditions- und Lagerbetriebe entsprechend würdigen würden. Obwohl für die Situation in der Kreisstadt erschwerend hinzukommt, dass durch die LKW-Maut mit einer Verlagerung von Verkehren von der Autobahn (A3) auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen zu rechnen

ist, ist weder ein Ausbau der B 459 (bzw. ihrer Knotenpunkte) vorgesehen noch ein Ausbau der K 174 zur Aufnahme der ihr im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zgedachten Verkehrsmengen.

Es ist daher zu besorgen, dass durch die flughafeninduzierte Erhöhung der Verkehrsmengen die Anbindung Dietzenbachs an Frankfurt, den Flughafen und das Autobahnnetz (A 661, A3, A5) entscheidend beeinträchtigt wird. Wenn sich die Erreichbarkeit des Wohn- und Gewerbestandortes Dietzenbach auf diese Weise nachhaltig verschlechtert, werden v. a. die Gewerbeflächen deutlich schlechter vermarktbar sein. Hierdurch wird der erfolgreiche Abschluss der Entwicklungsmaßnahme Dietzenbach gefährdet. Zudem wird mit Abwanderungen bereits ansässiger Unternehmen gerechnet werden müssen mit Folgen für die Gewerbesteuererinnahmen und den kommunalen Haushalt.

Schließlich fällt auf, dass Dietzenbach zwar zunächst im Untersuchungsraum der Verkehrsdatenbasis Rhein-Main, auf dem das Gutachten 9.1 „Auswirkungen landseitiger Verkehr“ beruht, berücksichtigt wurde, jedoch beim Gutachten 10.2 „Verkehrsrgeräusche Teil B Landverkehrsuntersuchung“ nur noch zur Hälfte im Untersuchungsraum liegt, der sich an den zu erwartenden Belastungen durch Fluglärm orientiert. Der Kernbereich dieses Untersuchungsraums ist der Bereich, in welchem tags oder nachts die maßgeblich der lärmmedizinischen Bewertung dienenden kritischen Toleranzwerte und/oder präventiven Richtwerte überschritten werden. Darüber hinaus wird um diesen Kernbereich durch Arrondierung ein Korridor gelegt, der nach Aussage des Gutachters im Bereich der An- und Abflugspuren weiter, seitlich der Bahnen und Flugspuren eng gefasst ist. Die Abgrenzung des äußeren, um den Kernbereich liegenden Untersuchungsraums wurde willkürlich gezogen. Gerade wegen der Argumentation seitens des Gutachters, dass die Flugspuren bei Abgrenzung des Untersuchungsraums relevant waren, ist nicht zu verstehen, warum nicht ganz Dietzenbach im Untersuchungsraum liegt (vgl. „Flugspuren 11.04.04 DSF“, Anlage 2).

4. Überlagerungskonflikte Landverkehrslärm – Fluglärm

Im Rahmen der UVS wurden auch lärmmedizinisch relevante Überlagerungskonflikte Landverkehrslärm und Fluglärm untersucht (vgl. Ordner 35, „UVS und LBP: Bestandserfassung und -bewertung und Auswirkungsprognose – Menschen“, S. 45). Die Nachweispunkte hierfür liegen jedoch im Nahbereich der in den Unterlagen dargestellten Isolinien zum Fluglärm. Dietzenbach ist daher nicht erfasst. Die Planfeststellungsunterlagen sind in diesem Punkt nachzubessern, da davon auszugehen ist, dass bei Ostwind die lärmmedizinisch relevanten Maximalpegel erreicht werden. Die B 459 weist heute schon hinsichtlich der Lärmimmissionen im Baugebiet 70 v. a. nachts relativ hohe Werte auf. Werden diese flughafenbedingt durch eine Erhöhung der Verkehrsmengen und der LKW-Anteile weiter erhöht, ist mindestens bei Betriebsrichtung 07, möglicherweise aber auch bei Betriebsrichtung 25, von Überlagerungskonflikten mit dem Fluglärm auszugehen. Das Baugebiet 70 ist ein für die Bebauung mit Einfamilienhäusern im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme der Stadt Dietzenbach vorgesehenes Gebiet. Eine Erhöhung der Lärmimmissionen durch den Flughafenaustrau würde zu einer Erschwerung der Vermarktbarkeit dieses Baugebietes führen. Das Baugebiet ist jedoch als eine der wesentlichen Einnahmequellen der durch das Land Hessen geförderten Entwicklungsmaßnahme in deren Wirtschaftsplan verzeichnet. Eine erschwerte Vermarktung hätte direkte Auswirkungen auf die Finanzsituation in der Maßnahme und damit in Folge auch auf die Lasten für das Land Hessen.

5. Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten

Grundsätzlich befassen sich die Verkehrsuntersuchungen in den zur Planfeststellung vorgelegten Unterlagen ausschließlich mit den Streckenbelastungen. Die Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten wird nicht untersucht.

Es bestehen jedoch gerade bei der heute bereits stark belasteten Strecke der B 459 an den Knotenpunkten mit der L 3001 und in Gravenbruch (Kempinski-Kreuzung) – auch im Falle des vorgesehenen Ausbaus – nur noch knappe Leistungsfähigkeitsreserven. Im Planungsfall werden sich die am Flughafen abgewickelten Frachtmengen verdoppeln. Dies erscheint in diesem Zusammenhang problematisch, da in Dietzenbach überdurchschnittlich viele Speditionen und Lagerbetriebe siedeln. Dies lässt den Schluss zu, dass sich die Verkehrsmengen (v. a. die LKW-Anteile) auf den Straßen, die die Dietzenbacher Gewerbegebiete mit dem Flughafen verbinden, erheblich erhöhen werden. Zudem ist die B 459 Ausweichstrecke zur parallel verlaufenden BAB 3, so dass sich Maßnahmen wie die LKW-Maut potentiell verschärfend auf die Situation auswirken können.

Der erfolgreiche Abschluss der Entwicklungsmaßnahme ist entscheidend auch von der Erschließungssituation abhängig. Überlastete Knotenpunkte schränken die Vermarktbarkeit der Gewerbeflächen (v. a. Baugebiete 63 und 74) erheblich ein und mindern die Wohn- und Lebensqualität in den an die übergeordneten Straßen angrenzenden Wohngebieten.

Besonders gravierend werden sich eine stärkere Belastung der B 459 und nicht mehr leistungsfähige Knotenpunkte im Verlauf der Bundesstraße auf die Erschließungssituation des im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme noch zu entwickelnden Stadtzentrums auswirken. Wenn die Verkehrsmengen auf der Bundesstraße flughafeninduziert in noch stärkerem Maße zunehmen und die erschöpfte Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zu massiven Rückstaus durch die Kreisstadt Dietzenbach führt, wird dies direkte Auswirkungen auf die im Stadtzentrum zu entwickelnden Nutzungen haben. Eine für die Kreisstadt adäquate Ausnutzung der Flächen (in Bezug auf Art und Maß der baulichen Nutzung) wäre dann nicht mehr möglich. Die gemäß Einzelhandelsgutachten für die Versorgung der Bevölkerung notwendigen Einzelhandelsflächen könnten nicht mehr in dem beabsichtigten Umfang realisiert werden. Die Kreisstadt Dietzenbach bliebe damit eine Stadt ohne Stadtzentrum. Sie könnte weder der ihr durch die Regionalplanung zugedachten Aufgabe als Mittelzentrum noch ihrer Funktion als Mittelpunkt des Kreises Offenbach und Sitz des Kreishauses in vollem Umfang gerecht werden. Entgegen der regionalplanerischen Zielvorgabe wäre die Funktion der Kreisstadt Dietzenbach als „Standort für gehobene Einrichtungen im wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und Verwaltungsbereich sowie für weitere private Dienstleistungen“ nicht gesichert, sondern durch die flughafenbedingten Beeinträchtigungen der Erschließungssituation gefährdet. Die Entwicklungsmaßnahme ließe sich nicht wie geplant zum Abschluss führen.

Es wird daher gefordert, für die genannten kritischen Knotenpunkte Aussagen zu der

künftigen, durch den Flughafenverkehr zusätzlich beeinträchtigten Leistungsfähigkeit vorzulegen und im Falle von Leistungsengpässen entsprechende Abhilfe vorzusehen.

6. Erschütterungsimmissionen

Der „Allgemein verständlichen Zusammenfassung gem. § 6 UVPG“ zur Umweltverträglichkeitsstudie in Ordner 35 ist zu entnehmen, dass hinsichtlich der Erschütterungsimmissionen durch Überflüge lediglich jene durch landende Flugzeuge ausgelösten betrachtet werden. Nicht betrachtet werden die auch bei Starts durch Luftschallanregung ausgelösten Erschütterungen. Hintergrund ist, dass sich die Aussagen auf den eigentlichen Gegenstand der Planfeststellung konzentrieren und die mittelbaren Wirkungen des Baus der zusätzlichen Landebahn, nämlich allgemeine Kapazitätssteigerungen und damit auch Steigerung der Zahl der Starts, außer Acht lassen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass auch bei Starts, zumal wenn sich das Flugzeug wie über der Dietzenbacher Gemarkung in Kurvenlage befindet, Erschütterungen ausgelöst werden, die mit einem entsprechend hohen Schallpegel einhergehen. Problematisch erscheint, dass durch passive Lärmschutzmaßnahmen zwar die Lärmimmissionen gemindert werden können, die Aufwachwahrscheinlichkeit durch Erschütterungen jedoch nicht reduziert wird. Es wird gefordert, die Planfeststellungsunterlagen insofern nachzubessern, als Aussagen zu Erschütterungsimmissionen im Bereich der Stadt Dietzenbach für die Betriebsrichtung 07 zu treffen sind, da es unzulässig ist, den Blick auf die Landeanflüge zu verengen, wenn mit dem Bau der Landebahn gleichzeitig die Zahl der Starts und damit die Belastungen für die von take-offs berührten Gebiete erhöht werden.

7. Konsequenzen für den Entwicklungsbereich und die weitere Stadtentwicklung

7.1 Beeinträchtigung der Entwicklung eines neuen Stadtzentrums gemäß den Zielen der Entwicklungsmaßnahme durch den Ausbau Flughafen

Die Entwicklung des neuen Stadtzentrums (Baugebiet 51, siehe Anlage 1) und dessen Erschließung ist zurzeit das wichtigste stadtentwicklungspolitische Ziel Dietzenbachs. Eine stärkere Belastung der B 459 und daraus resultierend nicht mehr leistungsfähige Knotenpunkte würden sich auf die Erschließungssituation und Dimensionierung des im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme noch zu entwickelnden Stadtzentrums zwangsläufig auswirken. Die in diesem Zusammenhang bisher diskutierten Entwürfe warfen immer wieder das Problem der Erschließung bzw. des Verkehrsabflusses auf. Bereits heute sind die für die Seitenarme der Bundesstraße zur Verfügung stehenden Grünzeiten so begrenzt, dass mit recht aufwendigen Erschließungsentwürfen gearbeitet werden muss. Wenn die Verkehrsmengen auf der Bundesstraße jedoch flughafeninduziert in noch stärkerem Maße zunehmen und die erschöpfte Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte zu massiven Rückstaus durch die Kreisstadt Dietzenbach führt, wird dies direkte Auswirkungen auf die im Stadtzentrum zu entwickelnden Nutzungen haben. Eine für die Kreisstadt adäquate Ausnutzung der Flächen wäre dann nicht mehr möglich. Die gemäß Einzelhandelsgutachten für die Versorgung der Bevölkerung notwendigen Einzelhandelsflächen könnten nicht mehr in dem beabsichtigten Umfang realisiert werden. Die gesamte Entwicklung des

Stadtzentrums wäre in Frage gestellt.

Die Entwicklungsmaßnahme ließe sich nicht wie geplant zum Abschluss führen. Das Gemeinwesen der Kreisstadt Dietzenbach würde ohne ein funktionsfähiges Zentrum und ohne die erforderlichen Versorgungseinrichtungen auf Dauer ein Torso bleiben. Die vom Land Hessen getragene Maßnahme wäre damit in ihrem Kern gescheitert. Ein wirtschaftlich erfolgreicher Abschluss wäre zudem durch die nur noch eingeschränkt mögliche Vermarktbarkeit der Flächen nicht mehr möglich.

7.2 Beeinträchtigung der Entwicklung und Vermarktung von Wohn- und Gewerbeflächen

Neben dem Stadtzentrum werden auch die noch zur Vermarktung anstehenden Wohn- und Gewerbeflächen in der Entwicklungsmaßnahme durch den Flughafenausbau beeinträchtigt. Die noch nicht bebauten Flächen innerhalb rechtskräftiger Bebauungspläne sind der Karte in der Anlage 1 ebenso zu entnehmen wie die noch zu entwickelnden Flächen, für die sich Bebauungspläne im Verfahren befinden oder die im Flächennutzungsplan des Planungsverbandes Frankfurt Rhein/Main dargestellt sind. Für diese Flächen ist vor dem Hintergrund der sich erhöhenden Immissionsbelastung der Gemarkung Dietzenbach mit massiven Vermarktungsschwierigkeiten zu rechnen. Die großen noch zur Disposition stehenden Flächen müssen jedoch vermarktet werden, da sonst die kalkulierten Einnahmen fehlen und die Entwicklungsmaßnahme nicht zu einem erfolgreichen Abschluss geführt werden kann. Möglicherweise (v. a. nach der beabsichtigten Novellierung des Fluglärmsgesetzes) werden diese Flächen nicht mehr in der seitens der Kommune gewünschten Art und Weise entwickelt werden können und müssen nach Art und Maß der baulichen Nutzung herabgezont werden.

Das Baugebiet 70 ist beispielsweise ein für die Bebauung mit Einfamilienhäusern im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme der Stadt Dietzenbach vorgesehenes Gebiet. Eine Erhöhung der Lärmimmissionen durch den Flughafenausbau würde zu einer Erschwerung der Vermarktbarkeit dieses Baugebietes führen. Bereits in der Vergangenheit hatte es bei Vertragsverhandlungen mit potentiellen Interessenten für dieses Baugebiet die Forderung nach Rücktrittsvorbehalt vom Kaufvertrag gegeben, falls die Lärmbelastungen durch den Flughafen weiter ansteigen würden und hierdurch das besagte Baugebiet 70 betroffen sein würde.

Die Ergebnisse der vorbereitenden Lärminderungsplanung zeigen, dass die Wohnflächen entlang der Vélizystraße (B 459) bereits jetzt schon vor allem nachts durch Straßenverkehrslärm belastet sind, davon wäre auch das geplante Baugebiet 70 betroffen. Kommt es in diesem Bereich zu einer weiteren flughafenbedingten Erhöhung der Verkehrsmengen – Pkws und Lkws – muss man zumindest bei Betriebsrichtung 07, möglicherweise aber auch bei Betriebsrichtung 25, von Überlagerungskonflikten mit dem Fluglärm ausgehen. Da das Baugebiet jedoch als eine der wesentlichen Einnahmequellen der durch das Land Hessen geförderten Entwicklungsmaßnahme in deren Wirtschaftsplan verzeichnet ist, hätte eine erschwerte Vermarktung direkte Auswirkungen auf die Finanzsituation der Entwicklungsmaßnahme, d.h. auf den Haushalt der Kreisstadt Dietzenbach und möglicherweise auf den Haushalt des Landes Hessen.

An der Vélizystraße liegt ebenfalls das Baugebiet 65/1 mit der Sonderfläche „Schule“ für die dortige Waldorfschule. Der rechtskräftige Bebauungsplan beinhaltet eine Schulerweiterungsfläche, die vor dem Hintergrund steigender Lärmimmissionen

möglicherweise für eine Schulnutzung nicht mehr in Betracht kommen würde.

Weitere noch zu vermarktende Wohnbauflächen befinden sich entlang der Offenbacher Straße. Die Vermarktung dieser Flächen ist dringend geboten, da nur durch Schließung dieser „Baulücken“ das Zusammenwachsen der Stadt gewährleistet wird und die Stadt Dietzenbach ein homogenes Stadtbild erhält.

Das gleiche gilt für die geplanten Wohnbauflächen entlang der Vélizystraße (Baugebiete 49 und 8 Eb/1, siehe Anlage 1), die zwar nicht städtisch bzw. im Eigentum des Treuhänders sind, deren Umsetzung jedoch durch die Lage an der überörtlichen Straße wesentlich für das Erscheinungsbild der Stadt sein wird.

Auch die Entwicklung und Vermarktung von noch zur Verfügung stehenden gewerblichen Flächen im Entwicklungsbereich könnte durch den Flughafenausbau gefährdet werden, nicht zuletzt durch flughafeninduzierte Überlastung der Erschließungsstraßen. Betroffen wären v. a. die Baugebiete 63, 74 und 81, möglicherweise auch 67 (Anlage 1). Die Entwicklung weiterer Gewerbeflächen (z. B. GE II-Flächen lt. FNP) könnte gar nicht erst angegangen werden.

7.3 Beeinträchtigung der Grün- und Erholungsflächen

Das Gesamtkonzept der Entwicklungsmaßnahme Dietzenbach beinhaltet neben den Wohn- und Gewerbegebieten auch die von der Wohnnutzung untrennbaren Erholungs- und Freizeitflächen, die der Naherholung der Dietzenbacher Bevölkerung dienen sollen (Bebauungspläne Nr. 44, 56, 57, 75, 77, vgl. Übersichtskarte Anlage 1). Die im Entwicklungsbereich Dietzenbach entstandenen Wohngebiete sind teilweise stark verdichtet. Es entstanden eine Vielzahl neuer Geschosswohnungen ohne Gartenbereiche, so dass den Dietzenbacher Erholungs- und Freizeitflächen eine ganz besondere Bedeutung zukommt und diese Flächen als Ersatzflächen für fehlende Grünflächen im unmittelbaren Wohnumfeld zu sehen sind.

Diese Flächen werden aber von der Bevölkerung bevorzugt im Frühjahr und Sommer genutzt, in der Jahreszeit also in der häufig die Betriebsrichtung 07 geflogen wird, so dass die Dietzenbacher in ihrer Freizeit dem Fluglärm in besonderem Maße ausgesetzt sind.

Ein über längere Zeit gemittelter Dauerschallpegel bei Betrachtung der standardisierten Betriebsrichtungsaufteilung kann bei bestimmten Wetterlagen (Osteuropahoch im Sommer = Schönwetterperiode) über längere Zeit hinweg (mehrere Tage oder gar Wochen) häufig Einzelschallereignisse im Bereich der Dietzenbacher Naherholungsbereiche und wohnungsnahen Freiräume beinhalten, die den Aufenthalt im Freien als nicht zur Erholung geeignet erscheinen lassen. Die Bedeutung der Erholungsfunktion vor allem in kernstadtnahen Siedlungsschwerpunkten einer Region wie des Rhein-Main-Gebietes ist besonders groß, im Falle der Stadt Dietzenbach ist sie ein integraler Bestandteil der Entwicklungsmaßnahme und muss deshalb besonders gewichtet werden.

Betroffen sind neben privaten Gartenbereichen, städtische Kleingärten, städtische Parkflächen und Grünzüge, städtische Spielplätze, städtischen Sportanlagen und städtischen Waldflächen auch ein wesentlicher Abschnitt der durch Dietzenbach verlaufenden, ebf. auf städtischen Grundstücken befindlichen, Regionalparkroute und weitere Teile des Landschaftsschutzgebietes (LSG) des Kreises Offenbach.

Im Rahmen der Erarbeitung der vorbereitenden Lärminderungsplanung für die Kreisstadt Dietzenbach wurden diese Flächen als besonders lärmempfindlich herausgestellt. (Anlage 3).

Darüber hinaus werden Planungen zur Realisierung eines Golfplatzes zwischen Kreisquerverbindung und B 459 im Hinblick auf die Erhöhung der Immissionen durch das erhöhte Straßen- und Flugverkehrsaufkommen völlig in Frage gestellt.

7.4 Soziale Situation in der Kreisstadt Dietzenbach

Die geschilderten zu erwartenden Auswirkungen auf die Planungshoheit der Stadt Dietzenbach – und hier insbesondere auf die Entwicklungsmaßnahme der Kreisstadt – werden im Hinblick auf die besondere sozialstrukturelle Situation Dietzenbachs umso gravierendere Konsequenzen haben.

Die Sozialstruktur der Kreisstadt wird in den Planfeststellungsunterlagen nicht gewürdigt. Da dieser Aspekt abwägungsrelevant ist, liegt ein Verfahrensmangel vor.

Zur Erläuterung seien an dieser Stelle einige Zahlen genannt (Quelle: „Zahlenspiegel 2004“ des Planungsverbandes Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main):

Am 31.12.2003 hatte Dietzenbach 33.211 Einwohner. Hiervon waren 25,6 % fremder Nationalität. Dieser Wert liegt über dem Durchschnitt des Landkreises Offenbach (12,1 %) und auch über dem Ausländeranteil der Großstadt Frankfurt/Main (22,0 %). Der ausländische Bevölkerungsanteil zeichnet sich durch einen besonders hohen Anteil an Kindern und Jugendlichen aus, so dass die nichtdeutsche Bevölkerung im Schnitt 11 Jahre jünger ist als die deutsche. Der hohe Anteil an Kindern und Jugendlichen bei der nichtdeutschen Bevölkerung hat zur Folge, dass die Situation an den Schulen in der Kreisstadt Dietzenbach durch einen ganz überdurchschnittlichen Ausländeranteil unter den Schülern mit den entsprechenden Folgeproblemen gekennzeichnet ist.

Hinsichtlich der sozialstrukturellen Belastung – ermittelt über einen Belastungsindex aus der Summe der Arbeitslosen, Sozialhilfe- und Wohngeldempfänger – liegt Dietzenbach mit 13,3 auf 100 Einwohner (Ew.) ebenfalls über dem Kreisdurchschnitt von 7,4 und auch über dem Index der südhessischen Großstädte von 11,7 (vgl. „Abschlussbericht Stadt 2030“).

Die Arbeitslosenquote separat betrachtet liegt gleichfalls über dem Durchschnitt des Landkreises Offenbach (z. B. Ende Dez. 2000: 9,9 % zu 6,9 % im Kreis).

Der Bevölkerungsstruktur entsprechend liegt der Kaufkraftindex ebenso unter dem Kreisdurchschnitt (z. B. 1999: 106,0 zu 118,6 im Kreis). (Vgl. IHK Offenbach „Jahresbericht 2000“)

Durch die Entwicklungsmaßnahme konnte die Kreisstadt Dietzenbach in den letzten Jahren jedoch eine Verbesserung ihrer gesamtstädtischen sozialen und wirtschaftlichen Situation erreichen.

So konnte etwa von 1987 bis 2003 die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten um 51,3 % erhöht werden (vgl. „Zahlenspiegel 2004“ des PVFRM).

Durch den Zuzug von vornehmlich jungen deutschen Mittelschichtfamilien mit Kindern in die Neubaugebiete der Entwicklungsmaßnahme konnte eine Stabilisierung der Gesamtsituation erreicht werden, die Situation an den Schulen konnte etwas entspannt werden. Der Ausländeranteil der Kreisstadt ging in den letzten Jahren kontinuierlich zurück. 1997 hatte er noch bei 30,9 % gelegen.

Die Entwicklungsmaßnahme bietet, wenn sie wie beabsichtigt zu Ende geführt werden kann, die Chance eine dem Kreisdurchschnitt entsprechende Bevölkerungsstruktur zu etablieren.

Es ist durch die zu besorgenden flughafeninduziert erhöhten Lärmimmissionen im Bereich der Gemarkung Dietzenbach jedoch davon auszugehen, dass die Kreisstadt als Wohnstandort für die Bevölkerungsgruppen, die als sozialer Ausgleich dringend benötigt werden, ganz erheblich an Attraktivität verlieren wird.

Die als Ergebnis der Entwicklungsmaßnahme ermöglichten positiven Tendenzen hinsichtlich der Sozialstruktur werden durch den geplanten Ausbau gefährdet.

7.5 Resümee: Drohende Einschränkung der Planungshoheit der Kreisstadt Dietzenbach

Die Kreisstadt Dietzenbach befürchtet, dass es – geht man von möglichen Flugbewegungen in der Größenordnung bis 900.000 Flüge aus – bei zunehmender Fluglärmbelastung, Änderung von Flugrouten etc. zu einer Ausweitung der Lärmschutzzonen bzw. Siedlungsbeschränkungsgebieten mit den entsprechenden Einschränkungen der kommunalen Planungshoheit kommen könnte. Die anstehende Novellierung des Fluglärmgesetzes, dessen Entwurf vorsieht, die Grenzwerte zur Definition der Lärmschutzzonen zum besseren Schutz der Bevölkerung herabzusetzen, könnte für die Kreisstadt Dietzenbach bedeuten, dass die weitere Siedlungsentwicklung nur noch in starkem Maße eingeschränkt verlaufen kann. Dies würde in völligem Widerspruch zu den landespolitischen Entwicklungszielen der Entwicklungsmaßnahme Dietzenbach stehen. Die Vermarktung der Grundstücke bzw. der Wert der Grundstücke würde durch eine Einschränkung der Bautätigkeit aufgrund der Ausweitung von Lärmschutzzonen oder Siedlungsbeschränkungsgebieten erheblich herab gesetzt werden.

Dies stünde in einem krassen landesplanerischen Widerspruch zum Ziel der Entwicklungsmaßnahme, die vom Land Hessen per Verordnung festgelegt und mit öffentlichen Mitteln gefördert wird.

Die Entwicklungsmaßnahme ist daher als eine vom Land Hessen gewünschte und in gewisser Hinsicht privilegierte Maßnahme zu betrachten. Die weitere Durchführung und Abwicklung der Entwicklungsmaßnahme zu gefährden, heißt also sich landesentwicklungspolitischen Zielen entgegenzustellen, öffentliche Investitionen zu gefährden und damit schließlich Steuermittel zu vergeuden.

Es wurden insgesamt Entwicklungsförderungsmittel des Bundes und des Landes in Höhe von 33,3 Mio. Euro zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus gab es weitere Zuschüsse in Höhe von 6 Millionen Euro. Im Rahmen des Abschlusses der Entwicklungsmaßnahme wird noch geklärt werden müssen, ob es sich bei den genannten Entwicklungsförderungsmitteln um Darlehen oder um Zuschüsse handelt.

Die für die Kreisstadt Dietzenbach treuhänderisch tätige DSK hat darüber hinaus Kredite in Höhe von ca. 26 Mio. Euro aufgenommen, die aus Einnahmen der Entwicklungsmaßnahme, d. h. aus Grundstücksverkäufen, getilgt werden sollen. Bleiben diese Einnahmen aus Grundstücksverkäufen aus, weil aufgrund der Belastungen durch den Flughafenausbau die Nachfrage nach Grundstücken in Dietzenbach deutlich nachlässt, so darf dies nicht zu Lasten Dietzenbachs gehen und es muss in einem weiteren Schritt geklärt werden, wer diese Lasten zu tragen hat.

Es widerspricht jeder Logik, eine Stadt als Siedlungsschwerpunkt zu entwickeln, um dann die Siedlungstätigkeit durch eine flughafenbedingte Erhöhung der Immissionen

wieder einzuschränken oder womöglich direkt über Lärmschutzzonen zu begrenzen. Die Auswirkungen wären eine Wertminderung der betroffenen Grundstücke, eine daraus sich ergebende Veränderung der Sozialstruktur der Eigentümer, eine Veränderung der Einwohnerschaft der Gesamtstadt, ein Rückgang der Kaufkraft, eine Verflachung der Angebotsstruktur in Dienstleistung und Einzelhandel, die Verringerung der Attraktivität der Stadt insgesamt, eine Erschwerung des Abschlusses der Entwicklungsmaßnahme, eine Belastung der Haushaltssituation der Stadt, sowie insgesamt eine Behinderung der gesamten Stadtentwicklung.

II. Auswirkungen auf die privatrechtlichen Interessen der Kreisstadt Dietzenbach:

1. Beeinträchtigung der sozialen und kulturellen Infrastruktureinrichtungen

Die Kreisstadt Dietzenbach ist Eigentümerin zahlreicher Grundstücke, auf denen sich soziale oder kulturelle Infrastruktureinrichtungen befinden, die teilweise auch von Bürgern umliegender Gemeinden genutzt werden.

Ein Großteil dieser Einrichtungen entstand gemäß der Zielsetzung der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, Dietzenbach nicht zu einem reinen Wohnvorort für Frankfurt auszubauen, sondern eine eigenständige Stadt, welche die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Nahversorgung und Freizeit übernimmt, zu entwickeln.

Die folgenden sozialen Infrastruktureinrichtungen befinden sich im Eigentum der Kreisstadt Dietzenbach und sind überwiegend im Zuge der Entwicklungsmaßnahme entstanden:

Waldschwimmbad, Offenthaler Straße

Rathaus, Offenbacher Straße 11

Bürgerhaus, Offenbacher Straße 11

Hessentagspark, Am Stadtpark

Kindertagesstätte in der Friedensstraße

Kindertagesstätte in der Brunnenstraße

Kindertagesstätte in der Martinstraße

Kindertagesstätte in der Giessener Straße

Kindertagesstätte in der Limesstraße

Kindertagesstätte in der Weiherstraße

Kindertagesstätte in der Laufacher Straße

Kindertagesstätte in der Talstraße

Kindertagesstätte in der Rodgaustraße

Kindertagesstätte in der Kurt-Schumacher-Allee

Kindertagesstätte am Stiergraben

Kindertagesstätte im Obernburger Weg

Bewohnerzentrum (Familienberatungszentrum) in der Max-Planck-Straße

Stadtteilzentrum mit Volkshochschule in der Wilhelm-Leuschner-Straße

Jugendzentrum in der Rodgaustraße

Altentagesstätte Reinhardt-Göpfert-Haus

Seniorenzentrum Steinberg

Seniorenwohnanlage Friedenstraße

Seniorenwohnanlage Wiesenstraße

Kleingartenanlage an der Schilflache

Kleingartenanlage an der S-Bahn

Philipp-Fenn Halle

Ausländertreffpunkt Darmstädter Strasse

Altes Rathaus

Gaststätte Linde

Waldstadion

Sportanlage Steinberg

Feuerwache

Haus Am Stadtpark (Nutzugsrecht Raum 9)

Trauerhalle und Friedhof Dietzenbach, Offenthaler Straße

Heimatmuseum und Stadtbücherei, Darmstädter Straße

In der Kreisstadt Dietzenbach liegen weitere soziale Infrastruktureinrichtungen, die

sich jedoch nicht in städtischem Eigentum befinden (z. B. vier Grundschulen, zwei weiterführende Schulen, Helen-Keller-Schule, Waldorfschule mit Waldorfkindergarten, Evangelische Gemeindezentren an der Rodgaustraße und an der Limesstraße, Katholisches Gemeindezentrum St. Martin, Katholisches Hildegardishaus, Behindertenwohnanlage Kindäcker Weg,).

Das Grundstück auf dem sich das Kreishaus befindet, ist ebenfalls Eigentum der Kreisstadt Dietzenbach. Der Bau des Kreishauses erfolgte mit Erbbaurecht.

Alle oben genannten Einrichtungen haben einen erhöhten Schutzbedarf. Bereits in der von der Kreisstadt Dietzenbach erarbeiteten vorbereitenden Lärminderungsplanung wurden diese Einrichtungen als schutzbedürftig herausgestellt und deren Schutzanspruch besonders definiert. Eine Beeinträchtigung dieser Einrichtungen durch die mit dem Ausbau Flughafen verbundene Erhöhung der Lärmbelastung wäre nicht hinzunehmen. Die gesunde Entwicklung der Kinder in den Kindertagesstätten, von denen ein Großteil sogar mittags in den Einrichtungen schläft, ist durch eine weitere Erhöhung des Fluglärms gefährdet. Auch die sonstige Kinder- und Jugendarbeit, nicht zuletzt der Unterricht in den zahlreichen Dietzenbacher Schulen würde qualitativ eingeschränkt, die Lernfähigkeit und Konzentrationsfähigkeit der Kindergarten- und Schulkinder aufs Spiel gesetzt. Dies belegen zahlreiche internationale Untersuchungen, die im Umfeld von Großflughäfen durchgeführt worden sind. Es wären entsprechende Schallschutzmaßnahmen an den öffentlichen Gebäuden vorzusehen, die den Haushalt der Kreisstadt Dietzenbach belasten würden.

2. Beeinträchtigung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen

Dietzenbach hat einen Freiflächenanteil von 67 %, davon sind rund 37 % Waldflächen und 22 % landwirtschaftliche Fläche (1996: 265 ha landwirtschaftliche Nutzfläche). Die Kreisstadt Dietzenbach ist Eigentümerin von Waldflächen und landwirtschaftlichen Flächen, die sie an ortsansässige Landwirte verpachtet hat. In der beigefügten Anlage 4 sind die städtischen Grundstücke sowie die Grundstücke des Treuhänders in der Entwicklungsmaßnahme aufgeführt.

Die Waldflächen dienen als Erholungsraum, werden aber vor allem forstwirtschaftlich genutzt und stellen damit eine nicht zu vernachlässigende Einnahmequelle für die Stadt dar. Weitere Einnahmen erlangt die Stadt durch die Verpachtung landwirtschaftlicher Flächen an Landwirte. Durch eine Zunahme der Luftverschmutzung durch den weiteren Ausbau des Flughafens befürchtet die Kreisstadt Dietzenbach qualitative Verschlechterungen ihrer forst- und landwirtschaftlich genutzten Flächen und daraus resultierend finanzielle Einbußen.

Den Planfeststellungsunterlagen ist zu entnehmen, dass im Vergleich zum Ist-Fall für den Planungsfall von einem Anstieg der flughafenbezogenen Emissionen um 45 % bei NO_x, 52 % bei SO₂ und 84 % bei CO₂ ausgegangen wird. Im Planungsfall werden voraussichtlich 1,9 Mio. t CO₂ pro Jahr durch den Flughafenbetrieb emittiert. Diese flughafeninduzierte Steigerung der Schadstoffimmissionen wird in der gesamten Region Auswirkungen haben. Auch die Qualität forst- und landwirtschaftlich genutzter Flächen wird immissionsbedingt leiden, Ertragseinbußen werden die Folge sein.

3. Wirtschaftliche Auswirkungen für Dietzenbach

Die Kreisstadt Dietzenbach ist Eigentümerin der in der Anlage 4 aufgeführten Grundstücke. Darüber hinaus werden Grundstücke im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme von der DSK (Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH) als Entwicklungsträger treuhänderisch verwaltet. Diese Grundstücke sind in Anlage 4A aufgelistet. Zudem ist die Kreisstadt Dietzenbach Eigentümerin einer erheblichen Anzahl von Verkehrsflächen, die in den Anlagen nicht aufgelistet sind.

Die Ausführungen zur Einschränkung der Planungshoheit der Kreisstadt Dietzenbach und zu den Folgen für den Entwicklungsbereich (vgl. I.) gelten insbesondere auch für diese Grundstücke.

Die nachstehend dargestellten Aspekte wurden in den Planfeststellungsunterlagen nicht ausreichend untersucht. Da das Abwägungsmaterial damit unvollständig ist, handelt sich um einen gravierenden Verfahrensmangel.

Gerade für die zukunftsorientierten und gewerbesteuerbringenden Unternehmen, die Arbeitsplätze im höherwertigen Dienstleistungs- und Technologiebereich schaffen, werden so genannte „weiche Standortfaktoren“ immer entscheidender für die Standortwahl. Aus diesem Grunde hat zum Beispiel der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main vor vielen Jahren das Projekt des Regionalparks Rhein-Main angestoßen und seitdem mit großen Fortschritten in Kooperation mit den Mitgliedskommunen betrieben. In Dietzenbach hat es durch die Ansiedlung zahlreicher Betriebe in diesen Bereichen erfreuliche positive Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt insgesamt, insbesondere im Bereich der höher qualifizierten und besser bezahlten Arbeitskräfte gegeben. Durch die Ansiedlung des Kreishauses im Jahre 2002, die Eröffnung der S-Bahn Ende 2003 und durch die nachhaltige Imageverbesserung u.a. durch den Hesttag 2001 bestehen für Dietzenbach gute Chancen, auf diesem Weg eine weitere positive Entwicklung zu erreichen. Dies ist angesichts der höchsten Arbeitslosigkeit im Kreis Offenbach, aufgrund der hohen Zahl der Sozialhilfeempfänger und aufgrund des hohen Ausländeranteils für Dietzenbach eine besondere Notwendigkeit, um die bisher bestehenden sozialen Spannungen und die wirtschaftlichen und finanziellen Risiken in Zukunft abbauen zu können. Die besondere sozialstrukturelle Situation Dietzenbachs wurde bereits unter 7.4 dargestellt. Nur wenn durch die Entwicklungsmaßnahme die Ansiedlung einkommensstarker Haushalte und die Verbesserung der Einkommenssituation der ortsansässigen Haushalte erreicht wird, kann sie zu einem dauerhaften, nachhaltigen Erfolg zu führen, indem für Dietzenbach eine stabile Sozialstruktur und solide Finanzgrundlagen über ein gleichwertiges Zusammenleben vieler sozialer Gruppen und über ein breites Spektrum an Unternehmen und Arbeitsplätzen geschaffen werden.

Diese Entwicklung wird durch einen Anstieg der Lärmimmissionen nachhaltig gefährdet. Bei einem Anstieg des Fluglärms werden alle positiven Standortfaktoren durch das Fehlen des extrem wichtigen „weichen“ Standortfaktors der Ruhe nivelliert. Dementsprechend werden sich keine zusätzlichen Unternehmen der hochwertigen Dienstleistungs- und Technologiebranchen in Dietzenbachs Gewerbegebieten ansiedeln. Dort stehen durch die Entwicklungsmaßnahme zahlreiche Flächen für derartige Unternehmen zur Verfügung. Vielmehr ist mit einer Abwanderung bereits vorhandener Unternehmen und mit einem entsprechenden Arbeitsplatzverlust zu rechnen.

Die durch die Verschlechterung der Immissionssituation in der Gemarkung Dietzenbach verursachten Folgen für die Vermarktung der Wohnbauflächen wurden

unter 7. bereits geschildert.

Abgesehen von der abnehmenden Attraktivität des Wohnstandortes für Haushalte mit höheren Einkommen werden auch aus Gründen der fehlenden Arbeitsplätze bereits hier wohnende Haushalte, die auf diese Arbeitsplätze angewiesen sind, abwandern. Zudem werden sich keine derartigen Haushalte in den dafür zur Verfügung stehenden Baugebieten der Entwicklungsmaßnahme ansiedeln. Auf diese Weise wird ein Absinken der Grundstückspreise sowohl im Gewerbe- als auch im Wohnbaubereich stattfinden. Dies gefährdet direkt die Durchführung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und in der Folge eventuell den Haushalt der Stadt Dietzenbach. Möglicherweise hat dies dann aber auch Auswirkungen auf den Haushalt des Landes, wenn wegen sinkender Grundstückspreise die Kosten des Grunderwerbs und der Erschließung nicht mehr durch den Gewinn bei der Veräußerung der Grundstücke gedeckt werden können und die Stadt nicht mehr in der Lage ist, dieses Defizit aufzufangen.

Indirekt und langfristig wird die Finanzkraft der Stadt schwerwiegend geschädigt, da sowohl die Einnahmen der Gewerbesteuer von bestehenden zukunftssträchtigen und ertragsstarken Unternehmen wegfallen als auch die notwendigen, geplanten, zusätzlichen Einnahmen durch die weitere Ansiedlung dieser Unternehmen nicht realisiert werden können. Zusätzlich fehlen ebenso die entsprechenden Einkommenssteuereinnahmen von in diesem Bereich arbeitenden Einwohnern. Ersetzt werden diese höherwertigen Betriebe allenfalls durch flächenintensive, arbeitsplatzextensive und wenig zukunftsorientierte gewerbliche Nutzungen, die ein hohes Verkehrsaufkommen verursachen, gering bezahlte und gering qualifizierte Arbeitsplätze schaffen, und deren Steueraufkommen relativ gering ist. Damit wird eine unerwünschte einseitige gewerbliche Entwicklung gefördert, die den derzeitigen Zielen der städtischen Entwicklung und den getroffenen Aussagen der Bauleitplanung widerspricht. Auf diese Weise beschränkt der Lärmzuwachs die Entwicklungsperspektive der Stadt Dietzenbach, die Bewohnerstruktur wird einseitiger von geringen Einkommen und geringer Qualifikation geprägt sein, als dies derzeit der Fall ist. Damit würden die sozialen Konflikte in Dietzenbach zunehmen, eine zukunftsfähige ausgeglichene Entwicklung wird dauerhaft verhindert.

III. Weitere Belange der Kreisstadt Dietzenbach, die durch den Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main betroffen werden:

1. Gefährdungspotential

In den Planfeststellungsunterlagen werden hinsichtlich der Untersuchungen zu potentiellen Luftfahrzeugunfällen die gefährdenden Anlagen gem. Störfallverordnung aufgelistet. Für Dietzenbach wird lediglich die Firma Deutsche Derustit GmbH, Emil-von-Behring-Str. 4 benannt. Es sind jedoch auch die übrigen in der Kreisstadt siedelnden Betriebe, die gem. Angaben des Brandschutzes ein erhöhtes Gefährdungspotential aufweisen, zu berücksichtigen. Dies sind: das EVO-Fernheizwerk, Philipp-Reis-Str. 17 (ca. 800.000 l Heizöl), das REWE Idea-Lager, von-Hevesy-Str. 2 - 8 (ca. 60.000 kg Druckgaspackungen), die Firma Dia Sarin, von-Hevesy-Str. 1 -3 (radioaktive Stoffe), die Firma Assmus Werk 1, Robert-Koch-Str. 2 (ca. 22.000 kg Säuren, Laugen) und Werk 3, Justus-von-Liebig-Str. 18 (ca. 30.000 kg Säuren, Laugen).

2. Wald und Erholungsfunktion

Durch den Flughafenausbau kommt es zu einem erheblichen Abbau von Waldflächen insbesondere kommt es auch zur Verinselung von Waldflächen. Dadurch bedingt treten Randschäden auf zusätzlichen ca. 21 ha Wald auf. Durch die dadurch auftretenden Veränderungen im Wald kann es bei bereits vorbelasteten Waldflächen im Extremfall zum Absterben gerade älterer Eichen und Buchen kommen. Das führt gegebenenfalls zu weiteren Abholzungen, die wiederum weitere Randeffekte auslösen. Insgesamt wird mehr Wald vernichtet als angegeben.

Gerade im Ballungsraum Rhein/Main hat der Wald neben dem Immissionsschutz, eine hohe Lärmschutz und Erholungsfunktion. Das Ergebnis im Ergebnisteil der UVS (Ordner 39) für den Waldbereich südlich von Frankfurt ist deshalb nicht akzeptabel. Bedingt durch die erhöhte Toleranz der Nutzer bei diesem Erholungsraum, der sich von der Geräuschbelastung von teilweise beeinträchtigt zu überwiegend beeinträchtigt entwickelt, „kommt es zu keiner erheblichen Beeinträchtigung der Erholungs- und Freizeitfunktion und keiner Verringerung der Erholungsqualität“ (S.57). Der zugrunde gelegte Bewertungsmaßstab ist zu ändern und weniger an der - durch die relativ geringe für die Erholung zu Verfügung stehende Fläche - geübten „Toleranz der Nutzer“ als vielmehr an allgemeingültiger Erholungseignung zu messen.

3. Wechselwirkungen

Sowohl im Ergebnisteil der UVS als auch im Gutachten G1, „Teil III (... Wechselwirkungen“ (Ordner 38) werden nur Einzelbetrachtungen dargestellt. „Eine abschließende Bewertung der Gesamtwirkung der genannten Auswirkungskategorien ist mangels konkreter Bewertungsmaßstäbe - etwa in Form von Belastungsschwellenwerten - und mangels belastbarer Erkenntnisse über die tatsächlichen Auswirkungen der Überlagerung z. B. von Lärm- und Luftschadstoffbelastungen in der Umgebung des Flughafen Frankfurt Main nicht möglich“. (Kapitel Wechselwirkungen, S136.) Bei einem Vorhaben in der Größenordnung des Flughafenausbaus muss eine Gesamtbetrachtung aller Auswirkungen bezogen auf die Schutzgüter erfolgen. Diese ist nachzuarbeiten.

Gemäß dem „Humantoxikologischen Gutachten“ existiert bisher eine einzige Studie, die das Zusammenwirken mehrerer Wirkfaktoren auf den Gesundheitszustand von Personen in der Umgebung von Flughäfen untersucht. Das Fazit der Studie, die sich auf den Amsterdamer Flughafen bezieht: „ Es gibt keine Hinweise, dass die Luftverschmutzung in der Nähe von Flughäfen ein höheres Gesundheitsrisiko darstellt als (Kfz-belastete) Stadtluft“. Die Bewohner des Umlandes haben sich im Regelfall bewusst gegen ein Leben in der Stadt entschieden, so dass ein derartiger Vergleich nicht akzeptabel ist. Der Ausbau des Frankfurter Flughafens stellt zudem eine neue Situation dar, die nicht mit der Ist-Situation zu vergleichen ist. In der Stadt herrscht hingegen immer eine etwa gleich- bleibende Situation vor.

4. Abwägungsgebot und Gebot der Konfliktbewältigung

Ein grundlegendes Problem hinsichtlich der vorgelegten Planfeststellungsunterlagen besteht darin, dass diese zum einen auf einer bestimmten prognostizierten Zahl von Flugbewegungen beruhen.

Die Flugbewegungen steigen gemäß Verkehrsprognose durch den Ausbau von 459.000 in 2000 auf 657.000 in 2015. Die Zahl der Flugbewegungen kann jedoch bei Vollauslastung bei 900.000 liegen, da die notwendige Stundenleistungsfähigkeit der Start- und Landebahnen mit 120 Flugbewegungen angegeben wird, in Spitzenstunden die Flugbewegungen aber auf 131 ansteigen können. Die Folge wären weitaus größere Lärmemissionen, höhere Schadstoffbelastungen und ein höherer flughafeninduzierter Straßenverkehr als in den Planfeststellungsunterlagen prognostiziert. Die unter I. und II. geschilderten Konsequenzen für die Kreisstadt Dietzenbach würden bei einer erhöhten Zahl der Flugbewegungen umso mehr gelten.

Zum anderen liegen den Planfeststellungsunterlagen die heutigen Flugrouten zugrunde. Dies ist insofern problematisch als diese nicht an der Wirksamkeit des Planfeststellungsbeschlusses teilnehmen und jederzeit durch die Antragstellerin, etwa aus Gründen der Flugsicherheit, geändert werden können. Es sei hier auf die ohnehin schon laufende Diskussion über die Änderung der Flugrouten verwiesen. Damit ist eine Abschätzung der tatsächlichen Immissionen in der Region nicht möglich.

Damit wird aber gegen einen Grundsatz des Planungsrechts verstoßen, dem Abwägungsgebot. Danach müssen alle von der Planung berührten Belange von der planenden Behörde ermittelt und zusammengestellt werden. Auch was der planenden Behörde sonst bekannt ist und was sich ihr aufdrängt und deshalb nach gebotener näherer Aufklärung ergibt, muss sie berücksichtigen. Die Diskussion um die Flugrouten und die Möglichkeiten der vollen Kapazitätsausschöpfung nach Ausbau sind in diesem Falle bekannt und daher in die Abwägung mit einzustellen. Da durch die Flugrouten und die Zahl der Flugbewegungen maßgebend die tatsächlichen Belastungen für den Ballungsraum Rhein/Main determiniert werden, ist diesen Aspekten ein entsprechendes Gewicht einzuräumen.

Des weitern wird gegen den vom BVerwG formulierten Grundsatz der Konfliktbewältigung verstoßen. Diesem Gebot hat das BVerwG v. a. bei der (straßenrechtlichen) Planfeststellung besondere Bedeutung beigemessen, da in einem Planfeststellungsverfahren abschließend über die Zulässigkeit eines bestimmten Einzelvorhabens entschieden wird. Hiernach sind alle Konflikte im Rahmen der Planung zu lösen. Ein Verschieben der Konfliktbewältigung auf einen späteren Zeitpunkt oder ein Verlagern auf andere Ebenen und Verfahren ist damit nicht zulässig.

Die zentralen Fragen der Zahl der Flugbewegungen, der Flugrouten und des Nachtflugverbots werden in den vorgelegten Unterlagen nicht geklärt, vielmehr werden diese Eckpunkte in das Verfahren zur Betriebserlaubnis verlagert.

Da dadurch alle Aussagen der Planfeststellungsunterlagen relativiert werden, wird gefordert, nicht nur das Nachtflugverbot (vgl. I. 2.) abschließend im Planfeststellungsbeschluss zu regeln, sondern auch die der Abwägung zugrunde liegenden Annahmen über die Flugbewegungen und -routen im Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben. Anderenfalls müssen die Planfeststellungsunterlagen insgesamt überarbeitet und eine „worst case“-Betrachtung Grundlage der Folgenabschätzung werden.

Die Kreisstadt Dietzenbach verlangt eine „Schallgarantie“: Im verfügbaren Teil des Planfeststellungsbeschlusses ist zu regeln, welche Rechte der Kreisstadt Dietzenbach zustehen, wenn die Vorgaben der planrechtlichen Genehmigung nicht eingehalten werden, wobei die Beweislastregelung so gestaltet sein muss, dass der Flughafenbetreiber die Nachweispflicht für die Beachtung der flugrechtlichen Nebenbestimmungen hat.

5. Ergebnis des Raumordnungsverfahrens

In Ordner 35 unter: „UVS und LBP: Allgemeines und Methodik“ werden die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens referiert. Die landesplanerische Beurteilung forderte u. a. in ihrem Punkt 5.: „Darüber hinaus sind alle möglichen Maßnahmen des (...) Schallschutzes in die Überlegungen einzubeziehen; hierzu gehören u. a. das „kontinuierliche Sinkflugverfahren(...)“, eine Lärmkontingentierung und eine Beschränkung der Flugbewegungszahl (...).“

Diese Maßnahmevorschläge finden sich jedoch in den Planfeststellungsunterlagen nicht wieder. Lediglich ein „lärmdifferenziertes Entgeltsystem“ wird mehrfach genannt (z. B. in Ordner 35, „UVS und LBP: Bestandserfassung und -bewertung und Auswirkungsprognose – Menschen“, S. 84). Die Einführung dieses Entgeltsystems führt jedoch nicht unmittelbar zur Durchführung von Lärminderungs- und Lärmschutzmaßnahmen, da es ausschließlich nach Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten von den jeweiligen Fluggesellschaften angewandt werden wird. Möglicherweise ist es für die Unternehmen günstiger, ein erhöhtes Entgelt zu zahlen und dafür weiterhin mit alten Maschinen fliegen zu können.

Es ist daher zu fordern, dass dieses Entgeltsystem als Auflage (Bedingung) in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen wird. Es ist dabei festzulegen, dass die erhöhten Entgelte direkt und nachweislich in Lärminderungs- und Lärmschutzmaßnahmen zu fließen haben. Des weiteren sind über das „lärmdifferenzierte Entgeltsystem“ hinausgehende lärmreduzierende Maßnahmen über den Planfeststellungsbeschluss festzuschreiben (z. B. Steilstarts, wenn diese nachweislich für die Region zu einer Lärminderung führen).

Die landesplanerische Beurteilung als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens fordert außerdem in Punkt 6.: „(...) Darüber hinaus sollen geeignete Maßnahmen zur Reduktion der von flughafenbezogenen Quellen ausgehenden Schadstoffemissionen (...) getroffen werden.“

Es ist jedoch nach Sichtung der Planfeststellungsunterlagen zu resümieren, dass es bezüglich einer Vielzahl von Schadstoffen zu einer Erhöhung der Emissionen kommen wird und dass – bis auf eine schrittweise Modernisierung der eingesetzten Triebwerke – ein Maßnahmenkonzept zur Reduzierung der Schadstoffemissionen fehlt. Ein solches Konzept ist nachzuarbeiten.

6. „Monitoring“

Die europäische Plan-UP-Richtlinie sieht vor, dass zukünftig alle Pläne und Programme, die einen rechtlichen Rahmen setzen (können), neuen Anforderungen an Umweltverträglichkeit gerecht werden müssen. Art. 10 der Plan-UP-Richtlinie verpflichtet zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung der Pläne und Programme auf die Umwelt. Wahlfreiheit besteht im Hinblick auf die Art und Weise sowie Zeitpunkt, Inhalt und Verfahren des „Monitoring“. Ziel ist es, die „erheblichen Umweltauswirkungen“ der Planung zu überprüfen, um unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen des Plans festzustellen und in der Lage zu sein, soweit notwendig Abhilfe zu schaffen. Vor dem Hintergrund, dass hier grundsätzliche wegweisende Entscheidungen des europäischen Rechtes vorliegen, wird gefordert diese zeitgemäße und nachhaltige Verfahrensweise auch auf das laufende Planfeststellungsverfahren zu übertragen und Kontrollprogramm und Handlungsprogramm festzulegen. Soweit die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens vorgenommenen Prognosen und Ausbreitungsmodelle grundsätzlich zutreffen werden, wird hier in keinem Fall eine Verteuerung des

Projektes zu befürchten sein.

7. Rüge fehlender und unvollständiger Unterlagen

In Ordner 35, „UVS und LBP: Bestandserfassung und -bewertung und Auswirkungsprognose – Menschen“ fehlt auf S. 109 der zum Regionalpark Rhein-Main gehörende Aussichtsturm auf dem Wingertsberg.

Auf S. 112 in derselben Akte fehlt die Erwähnung der Regionalparkroute, Abschnitt Dietzenbach.

In Ordner 36 fehlt auf der Karte: „Schutzgut Menschen – Erholungs- und Freizeitfunktion, Bestandsplan“ ebenfalls der Aussichtsturm auf dem Wingertsberg.

In Ordner 54 ist es bezüglich der „Siedlungsstrukturellen Gliederung“ nicht korrekt, dass die Dichteklasse der Karte „Darstellung der Bevölkerungsdichte“ für das Baugebiet 70 (Wohnungsbau) mit einer Dichte von 0 – 5 EW/ha eingestuft wird. Hier wird ein hochverdichtetes Baugebiet entstehen. Auf einer Fläche von ca. 4,1 ha sollen ca. 134 WE (Einlieger nicht mitgerechnet) entstehen. Da Familien die Zielgruppe der Bebauung sind kann von etwa 98 EW/ha ausgegangen werden.

Die topographischen Besonderheiten der Kreisstadt Dietzenbach werden in den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren an keiner Stelle erwähnt oder berücksichtigt. Dietzenbach hat die im gesamten Umkreis höchsten Erhebungen, den Wingertsberg mit 198 m Höhe und den Hexenberg mit 208 m Höhe. Am Wingertsberg kreuzen sich momentan bei Ostwetterlage die Flugspuren der nach Süden startenden Flugzeuge mit den im Gegenanflug landenden Flugzeugen. Bereits jetzt wird über Dietzenbach ein hoher Anteil von Starts der schwereren Maschinen abgewickelt. Wie unter I. 1. dargestellt, geht die Tendenz im Luftverkehr offenkundig zu immer größeren und schwereren Maschinen (A 380), die in der Startphase zunächst relativ niedrig bleiben.

Es wird gefordert, dass aus Gründen des Schallschutzes die Überfliegung Dietzenbachs wegen der genannten Erhebungen entsprechend höher erfolgen muss.

Stephan Gieseler

Bürgermeister

Anlagen:

Anlage 1: Darstellung der zu entwickelnden und zu vermarktenden Flächen,
Anlage 2: Übersicht Flugspuren, An- und Abflüge, 11.04.04 bei Ostbetrieb, DFS,

Anlage 3: Vorbereitende Lärminderungsplanung,

Anlage 4: Städtische und DSK-eigene Grundstücke,

Anlage 5: Lärmkarte des HLUg, BR07, mit Ausbau NW-Landebahn, Datenbasis: ROV,

Anlage 6: Lärmkarte des HLUg, BR07, mit Ausbau NW-Landebahn, Datenbasis: PFV

