



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Kommission zur Abwehr des Fluglärms • Postfach 60 07 27 • 60337 Frankfurt am Main

Per E-Mail: matthias.bergmeier@wirtschaft.hessen.de

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Abteilung I: Landesentwicklung, Energie
Herr Matthias Bergmeier
Postfach 3129
65021 Wiesbaden

Vorsitzender

Bürgermeister Thomas Jühe, Raunheim
th.juehe@raunheim.de

StellvertreterInnen

Umweltdezernentin Katrin Eder, Mainz
Katrin.Eder@stadt.mainz.de
Oberbürgermeister Patrick Burghardt, Rüsselsheim
Patrick.burghardt@ruesselsheim.de

Geschäftsführerin

Anja Wollert, LL.M.
info@flk-frankfurt.de

Kommission zur Abwehr des Fluglärms
Postfach 60 07 27
60337 Frankfurt am Main
Telefon (069) 97690-788

Datum: 25. Januar 2018

**Entwurf der dritten Änderung des Landesentwicklungsplans 2000
Neufassung der Planziffern 5.1.6 Luftverkehr, Durchführung der zweiten Beteiligung,
Ihr Schreiben vom 5.12.2017
Hier: Stellungnahme der Fluglärmkommission Frankfurt**

Sehr geehrter Herr Bergmeier,

für das Schreiben des HMWEVL 5.12.2017 und die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zum Entwurf der dritten Änderung des Landesentwicklungsplans 2000 im Rahmen der zweiten Beteiligung (nachfolgend LEP-Entwurf-2) danke ich Ihnen. Bedauerlicherweise wurde die von der Kommission beantragte Fristverlängerung auf den 14.2.2018 nicht gewährt, so dass eine Abstimmung dieser Stellungnahme im Plenum der Fluglärmkommission nicht erfolgen konnte. Vor diesem Hintergrund wurde die Stellungnahme auf der Grundlage der bisherigen Positionierungen der Kommission erstellt. Ergänzend werden einzelne - darüber hinausgehende - Stellungnahmen einzelner Mitglieder diesem Schreiben beigefügt.

Die im zweiten Entwurf vorgenommenen Änderungen beziehen sich ausschließlich auf die Planziffern 5.1.6-2 (Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens) und 5.1.6-3 (Fluglärmenschutz in der Nacht) sowie auf einzelne Teile der Begründung der gesamten Planziffer 5.1.6 (Luftverkehr).

Die aktuelle Stellungnahme der Kommission bezieht sich lediglich auf die vorgenommenen Änderungen im neuen LEP-Entwurf. Die darüber hinausgehenden Empfehlungen der Stellungnahme der Kommission vom 21.06.2017 bleiben davon unberührt.

I. Lärmobergrenze

Die Begründung zu Planziffern 5.1.6-4 (Lärmobergrenze) und 5.1.6-5 (Lärmminderungsplan) wurde ergänzt um die Feststellung, dass beide Instrumente auch durch freiwillige Maßnahmen umgesetzt werden können und die im Bündnispapier für eine Lärmobergrenze vom 7.11.2017 festgehaltene Vereinbarung eine solche freiwillige Maßnahme darstellt, deren Einhaltung eine abschließende und umfassende Umsetzung der Vorgaben aus dem LEP ist.



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Auch wenn durch das Bündnispapier für eine Lärmobergrenze und deren Einhaltung die Vorgaben des LEP erfüllt sein sollen und es sich bei der Vereinbarung um einen ersten wichtigen Schritt zum Erreichen einer verbindlichen Regelung einer Lärmobergrenze am Flughafenstandort Frankfurt handelt, sollten nach Auffassung der Kommission weitergehende Anstrengungen unternommen werden. Insoweit wird auf den Beschluss der Kommission vom 13.12.2017 verwiesen¹.

II. Nachtflugbeschränkungen

Der bisherige Grundsatz (III.1 G), nach welchem „in den Verfahren nach dem Luftverkehrsgesetz aus Rücksichtnahme auf die besonders schutzbedürftige Nachtruhe der Bevölkerung ein umfassender Lärmschutz für die Kernstunden der Nacht von herausragender Bedeutung“ ist, sollte nach dem ersten Änderungsentwurf zwar in ein verbindliches Ziel der Raumordnung umgewandelt, allerdings inhaltlich deutlich schwächer formuliert werden. Und zwar sollte lediglich „die Rücksichtnahme auf die Nachtruhe der Bevölkerung, insbesondere in den Kernstunden der Nacht, für den Betrieb des Flughafens Frankfurt Main von herausragender Bedeutung“ sein. Die Kommission sprach sich vor diesem Hintergrund für eine Beibehaltung des Grundsatzes in der ursprünglichen weitreichenderen Fassung aus.

Nach dem zweiten Änderungsentwurf wurde aus dem Ziel wieder ein Grundsatz. Inhaltlich wurde auf die Differenzierung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Schutz der Nachtruhe Bezug genommen, nach der die Rücksichtnahme auf die Nachtruhe der Bevölkerung in den Kernstunden der Nacht von herausragender Bedeutung und in den Randstunden von besonderer Bedeutung ist. Darüber hinaus wurde in der Planziffer klargestellt, dass der im Jahr 2007 eingeführte und oben zitierte Grundsatz III.1 G von der neuen Regelung unberührt bleibt und damit weiterhin gilt. Darüber hinaus wurde in der Begründung ausgeführt, dass die Änderungen nicht auf Anpassungen des Planfeststellungsbeschlusses bzw. der Betriebsbeschränkungen in der gesetzlichen Nacht oder eine Aufhebung des Grundsatzes III. 1 G abzielen.

Den Bedenken der Kommission in Bezug auf eine nachteilige Wirkung für den Nachtlärmschutz bis hin zu einer möglichen Aufweichung des Nachtflugverbots wurden durch den zweiten Änderungsentwurf damit hinreichend Rechnung getragen.

III. Entwicklung des Flughafens

Die bisherige Fassung des LEP sieht unter Ziffer 7.4 folgenden Grundsatz vor: „Der Stellenwert des Flughafens Frankfurt Main als internationaler Großflughafen mit flexiblem Zugang zu den europäischen und weltweiten Märkten ist zu erhalten und zu stärken.“ Nach dem ersten Änderungsentwurf sollte aus dem internationalen Großflughafen ein Flughafen von herausgehobener internationaler Bedeutung werden. Die neue Formulierung hob die zu erreichende Bedeutung des Flughafens Frankfurt mithin auf das Niveau eines besonderen internationalen Großflughafens an. Darüber hinaus wurde ein neues verbindliches Ziel der Raumordnung formuliert, nach welchem der Flughafen Frankfurt in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu stärken sei. Auch nach dem zweiten Änderungsentwurf bleibt es zwar bei der Anhebung der Bedeutung des Flughafens. Andererseits wurde das neue Ziel zumindest in einen Grundsatz herabgestuft und die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit in dessen Sicherung abgeändert.

¹ Vgl. http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/243_sitzung_am_13.12.2017/top_2_-_flk_beschluss_zum_buendnispapier_zur_laermobergrenze_13.12.2017.pdf



KOMMISSION ZUR ABWEHR DES FLUGLÄRMS

Flughafen Frankfurt Main

Diese Änderungen des zweiten Entwurfs gegenüber dem ersten Entwurf werden von der Kommission begrüßt. Die darüber hinaus im Unterschied zur aktuellen Fassung verbleibende beabsichtigte Bedeutungssteigerung des Frankfurter Flughafens wird von den Mitgliedern der Kommission abgelehnt.

Die aktuell zu beobachtende Änderung der strategischen Ausrichtung des Frankfurter Flughafens, der entgegen der ursprünglichen Planungen, die Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses waren, jetzt auch im Low-Cost-Bereich tätig ist und hier deutliche Wachstumssteigerungen generiert, ist mit bereits jetzt erkennbaren höheren Belastungen für die Betroffenen im Umfeld des Frankfurter Flughafens verbunden. Deutlich wird dies nicht zuletzt durch das unerwartete und nicht zu akzeptierende Ausreizen der Möglichkeiten des Planfeststellungsbeschlusses in Bezug auf die Nachtflugbeschränkungen durch Low-Cost-Carrier, die aufgrund ihres Geschäftsmodells einen noch stärkeren Fokus auf eine möglichst hohe Anzahl an Flugzeugumläufen als traditionelle Fluggesellschaften legen.

Vor diesem Hintergrund regt die Kommission an, ergänzend zur neu aufgenommenen Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens auch eine Klarstellung in den LEP aufzunehmen, für welche Verkehrssegmente und in welchem Maße die Flughafeninfrastruktur den Flughafennutzern zur Verfügung gestellt werden sollte.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Jühe
Vorsitzender

Anlagen

- Stellungnahme der Stadt Frankfurt, 11.1.2018
- Stellungnahme des LK Groß-Gerau, 18.1.2018
- Stellungnahme der BVF, 21.1.2018
- Stellungnahme der Stadt Mainz, 24.1.2018

Stadtverwaltung (Dezernat X), 60275 Frankfurt am Main

Kommission zur Abwehr des Fluglärms
Geschäftsführung
Frau Anja Wollert
Postfach 60 07 27
60337 Frankfurt am Main

Auskunft erteilt Zimmer

Christa Michel

Telefon Durchwahl Fax
(0 69) 2 12 – 39 109 (0 69) 2 12 –

E-Mail
christa.michel@stadt-frankfurt.de

Ihre Nachricht / Ihre Zeichen Unsere Zeichen
79.01 Mi

Datum
11. JAN. 2018

HMWEVL: 3. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000

Durchführung der zweiten Beteiligung

Neufassung der Planziffer 5.1.6 Luftverkehr

Ihre E-Mail vom 8. Dezember 2017

Sehr geehrte Frau Wollert,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 8. Dezember 2017 zum Entwurf der 3. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 (Durchführung der zweiten Beteiligung).

Zur Änderung des LEP hinsichtlich der Planziffern 5.1.6-2 und 5.1.6-3 nimmt der Magistrat der Stadt Frankfurt am Main im Rahmen der Mitarbeit in der Fluglärmkommission wie folgt Stellung:

Wettbewerbsfähigkeit

„5.1.6-2 (G) Der Flughafen Frankfurt Main ist in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Er soll weiterhin den zu erwartenden Entwicklungen gerecht werden und seine Funktion als bedeutende Drehscheibe im internationalen Luftverkehr sowie als wesentliche Infrastruktureinrichtung für die Rhein-Main-Region erfüllen.“

Aus Sicht des Magistrats der Stadt Frankfurt am Main ist die herausgehobene Bedeutung des Frankfurter Flughafens (siehe 5.1.6-1) und die Sicherung seiner Wettbewerbsfähigkeit eng mit dem Gebot der Begrenzung der erheblich von Fluglärm betroffenen Flächen verknüpft. Die Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung dokumentieren die negativen Wirkungen durch Fluglärm und bilden den Rahmen für die Entwicklung des Flugverkehrs.

Nachtruhe

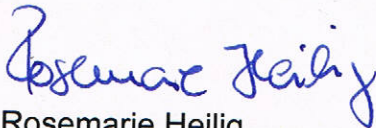
„5.1.6-3 (G) Die Rücksichtnahme auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist entsprechend den Differenzierungen der Rechtsprechung in den Kernstunden der Nacht von herausragender und in den Randstunden der Nacht von besonderer Bedeutung für den Flughafen Frankfurt Main. Der mit der 1. Änderung des LEP Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt Main – im Jahr 2007 eingeführte Grundsatz III.1 G bleibt unberührt.“

Der Magistrat der Stadt Frankfurt am Main unterstützt diesen Grundsatz. Er fordert vor dem Hintergrund der Ergebnisse der NORAH-Schlafstudie jedoch die Ausweitung des Nachtflugverbots auf die gesamte gesetzliche Nacht zwischen 22 und 6 Uhr.

Darüber hinaus verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 31.05.2017.

Für Fragen stehen wir gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Rosemarie Heilig
Stadträtin

Der Kreisausschuss des Kreises Groß-Gerau

Wirtschaft und Energie
Flughafenangelegenheiten
Auskunft

Alexandra Diesterweg

Zimmer

Nr. 610

Telefon

+49 6152 989-391

Fax

+49 6152 989-448

E-Mail

a.diesterweg@kreisgg.de

Aktenzeichen

III/2

Datum

18.01.2018

Kreisverwaltung Groß-Gerau | Postfach 1464 | 64504 Groß-Gerau

An die Kommission zur Abwehr des
Fluglärms Flughafen Frankfurt Main
Frau Geschäftsführerin
Anja Wollert
Postfach 60 07 27
60337 Frankfurt am Main



Stellungnahme des Kreises Groß-Gerau zum Entwurf zur 3. Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000

- Neufassung der Planziffer 5.1.6 Luftverkehr

Sehr geehrte Frau Wollert,

für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur „Neufassung der Planziffer 5.1.6 Luftverkehr“ bedanken wir uns und regen an, dass die FLK zu dieser geplanten Änderung Stellung nimmt. Bereits mit Schreiben vom 07.06.2017 hatte der Kreis Groß-Gerau umfangreich zu den für den Fluglärmschutz relevanten Themen der geplanten 3. Änderung des LEP vorgetragen und um Berücksichtigung bei der Abfassung der Stellungnahme der FLK gebeten. Die FLK hatte mit Stellungnahme vom 21.06.2017 zu der geplanten Änderung Stellung bezogen. Die nunmehr vorgelegte Neufassung der Planziffer 5.1.6 berücksichtigt die Stellungnahme der FLK vom 21.06.2017 nur unzureichend.

1. Notwendigkeit der Gesamtüberarbeitung des vorgelegten Entwurfs

Der Kreis Groß-Gerau hat zu dem Entwurf zur 3. Änderung des LEP Hessen 2000 eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben. Zu wichtigen landesplanerischen Themen wurden Anregungen gegeben und Anträge gestellt (siehe Anlage).

Mit den nun vorgelegten Unterlagen wird der Entwurf zur 3. Änderung des LEP Hessen 2000 geändert. Eine Änderung in anderen Kapiteln soll offensichtlich vor der Feststellung durch die Landesregierung und der Zustimmung des Landtages nicht erfolgen.

Gem. § 4 (5) HLPG stellt die Landesregierung den Landesentwicklungsplan einschließlich der Begründung unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Beteiligung mit Zustimmung des Landtags durch Rechtsverordnung fest. Soweit ersichtlich wurden bislang nur Stellungnahmen zum Kapitel „Luftverkehr“ zum Anlass genommen, Festlegungen bzw. Begründungen zur 3. Änderung des LEP zu ändern.

Der Kreis Groß-Gerau hält das Instrument der Landesplanung für die überregionale Entwicklung des Landes für außerordentlich bedeutsam. Dieser Aufgabe wird der vorgelegte Entwurf – wie in der beigefügten Anlage ausführlich dargelegt – nicht gerecht.

2. Luftverkehr

Die Änderungen in Planziffer 5.1.6-2 sind zu begrüßen, wonach die Zielfestlegung in einen Grundsatz geändert sowie die Wettbewerbsfähigkeit gesichert und nicht gestärkt werden soll. Sie räumen jedoch die vom Kreis Groß-Gerau angebrachten Bedenken nicht vollständig aus (vgl. Stellungnahme Juni 2017, S. 3/4). Insbesondere die Öffnung des Frankfurter Flughafens für LCC-Verkehre steht im Widerspruch zu der Rechtfertigung des Ausbaus und damit der Zumutbarkeit des Fluglärms in der Region. Durch klare Formulierungen muss landesplanerisch geregelt werden, welche Verkehrsfunktion der Flughafen hat, damit Verkehre, die mit dieser Funktion nicht zu vereinbaren sind, ausgeschlossen werden.

3. Lärmobergrenze

Zu dem von der Landesregierung veröffentlichten Bündnispapier „Fluglärm gemeinsam begrenzen – Das Mediationsergebnis vollenden: Eine Lärmobergrenze am Flughafen Frankfurt Main“ hat die FLK am 13.12.2017 einen Beschluss gefasst, in dem dieses Bündnispapier als „ein erster wichtiger Schritt zum Erreichen einer verbindlichen Regelung einer Lärmobergrenze“ qualifiziert wurde (Ziffer 1).

Der Kreis Groß-Gerau begrüßt grundsätzlich die Bemühungen zur Etablierung eines Konzepts für eine Lärmobergrenze, hält jedoch die nun im „Bündnispapier“ dargelegten Kriterien für nicht ambitioniert genug, um den Druck zur Lärminderung zu erhöhen. Zur Lärmobergrenze hatte der Kreis Groß-Gerau gefordert, dass der Fluglärm gegenüber dem aktuellen Niveau nicht mehr anwachsen dürfe und auf Dauer reduziert werden muss (Stellungnahme des Kreises Groß-Gerau vom 07.06.2017, S. 4/5).

Mit der Formulierung in den Planziffern 5.1.6-4 (G) und 5.1.6-5 (Z) soll das Konzept einer Lärmobergrenze in den Landesentwicklungsplan als Erfordernisse der Raumordnung gem. § 3 Abs. 1 Ziffer 2 und 3 ROG festgelegt werden. In die Begründung dieser Festlegungen wurde ein Absatz aufgenommen, in welchem auf das Bündnispapier „Lärmobergrenze: Fluglärm gemeinsam begrenzen – das Mediationsergebnis vollenden“ vom 07.11.2017 hingewiesen wird. Der Kreis Groß-Gerau fordert folgenden Halbsatz aus der Begründung zu streichen:

„..., deren Einhaltung zugleich eine abschließende und umfassende Umsetzung der Planziffern 5.1.6-4 und 5.1.6-5 darstellt.“

Das von der jetzigen Landesregierung vorgestellte Konzept aus dem Jahr 2016 und das noch weiter abgeschwächte „Bündnispapier“ vom 07.11.2017 kann nur als ein Schritt in die richtige Richtung bewertet werden (vgl. hierzu auch die Stellungnahme der FLK, 243. Sitzung, Ziffer 1). Die weitere Entwicklung des Konzepts für eine Lärmobergrenze muss daher zukünftigen Landesregierungen vorbehalten bleiben. Der o.g. Halbsatz ist daher aus der Begründung zu streichen.

Besucher-/Lieferanschrift:

Wilhelm-Seipp-Str.4
64521 Groß-Gerau

Bushaltestellen:

„Landratsamt“ (Linie 41, 42)
und „Europaring“ (Linie 22)

Öffnungszeiten:

Montag, Dienstag,
Donnerstag und Freitag:
8:00 Uhr – 12:00 Uhr
Mittwoch: 14:00 Uhr – 18:00 Uhr
und Termine nach Vereinbarung

Bankverbindung:

Kreissparkasse Groß-Gerau
Konto-Nr. 18, BLZ 508 525 53
IBAN: DE67 5085 2553 0000 0000 18,
BIC: HELADEF1GRG
www.kreisgg.de

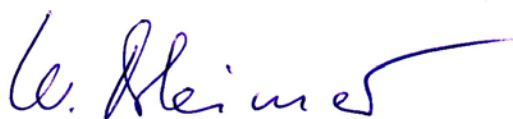
(2/3)

4. Nachtflugbeschränkungen

Die Klarstellung hinsichtlich der Beibehaltung des Grundsatzes zum Nachtschutz in der 1. LEP-Änderung ist zwar begrüßenswert, ändert jedoch an der grundsätzlich zu übenden Kritik an dem Nebeneinander von landesplanerischen Festlegungen zum Luftverkehr nichts (vgl. hierzu: Ziffer 1 der Stellungnahme des Kreises Groß-Gerau vom 07.06.2017).

Die jetzt aufgenommene Formulierung in Planziffer 5.1.6-3 zum Nachtschutz wird nicht als ausreichend betrachtet, um zukünftig die erforderliche Minimierung des Fluglärms zu erreichen (Stellungnahme des Kreises Groß-Gerau vom 07.06.2017, S. 4). Insbesondere muss es zu einer Fluglärmreduzierung in den Randstunden kommen. Ein achtstündiges Nachtflugverbot ist geboten.

Freundliche Grüße



Walter Astheimer
(Erster Kreisbeigeordneter)

Besucher-/Lieferanschrift:

Wilhelm-Seipp-Str.4
64521 Groß-Gerau

Bushaltestellen:

„Landratsamt“ (Linie 41, 42)
und „Europaring“ (Linie 22)

Öffnungszeiten:

Montag, Dienstag,
Donnerstag und Freitag:
8:00 Uhr – 12:00 Uhr
Mittwoch: 14:00 Uhr – 18:00 Uhr
und Termine nach Vereinbarung

Bankverbindung:

Kreissparkasse Groß-Gerau
Konto-Nr. 18, BLZ 508 525 53
IBAN: DE67 5085 2553 0000 0000 18,
BIC: HELADEF1GRG
www.kreisgg.de

(3/3)

Abs.: BVF, Gruppellostr. 3, 40210 Düsseldorf

Kommission zur Abwehr des Fluglärms
Flughafen Frankfurt Main
Postfach 600727

60337 Frankfurt am Main

Betr.: Änderung des Landesentwicklungsplans

Stellungnahme zur Änderung des Landesentwicklungsplans

Das HMWELV hat einen modifizierten Entwurf für eine dritte Änderung des Landesentwicklungsplans vorgelegt. Gegenüber dem ersten Entwurf wurden die Passagen zum Luftverkehr geändert

Zum Schutz vor Fluglärm am Frankfurter Flughafen wird ausgeführt (S. 18)

| 1. Entwurf | 2. Entwurf |
|--|---|
| <i>5.1.6-1 (G) Der Stellenwert des Flughafens Frankfurt Main als Flughafen von herausgehobener internationaler Bedeutung mit flexiblem Zugang zu den europäischen und weltweiten Märkten soll erhalten werden.</i> | <i>5.1.6-1(G) Der Stellenwert des Flughafens Frankfurt Main als Flughafen von herausgehobener internationaler Bedeutung mit flexiblem Zugang zu den europäischen und weltweiten Märkten soll erhalten werden.</i> |
| <i>5.1.6-2 (Z) Der Flughafen Frankfurt Main ist in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Er soll weiterhin den zu erwartenden Entwicklungen gerecht werden und seine Funktion als bedeutende Drehscheibe im internationalen Luftverkehr sowie als wesentliche Infrastruktureinrichtung für die Rhein-Main-Region erfüllen.</i> | <i>5.1.6-2 (G) Der Flughafen Frankfurt Main ist in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Er soll weiterhin den zu erwartenden Entwicklungen gerecht werden und seine Funktion als bedeutende Drehscheibe im internationalen Luftverkehr sowie als wesentliche Infrastruktureinrichtung für die Rhein-Main-Region erfüllen</i> |

| | |
|--|---|
| <p>5.1.6-3 (Z) <i>Die Rücksichtnahme auf die Nachtruhe der Bevölkerung, insbesondere in den Kernstunden der Nacht, ist für den Betrieb des Flughafens Frankfurt Main von herausragender Bedeutung.</i></p> | <p>5.1.6-3(G) <i>Die Rücksichtnahme auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist entsprechend den Differenzierungen der Rechtsprechung in den Kernstunden der Nacht von herausragender und in den Randstunden der Nacht von besonderer Bedeutung für den Flughafen Frankfurt Main. Der mit der 1. Änderung des LEP Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt Main – im Jahr 2007 eingeführte Grundsatz III 1 G bleibt unberührt.</i></p> |
| <p>5.1.6-4 (G) <i>Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm soll im Umfeld des Flughafens Frankfurt Main die Ausdehnung der erheblich von Fluglärm betroffenen Fläche begrenzt werden. Sie soll gegenüber dem aktuellen Niveau nicht mehr wesentlich anwachsen.</i></p> | <p>5.1.6-4 (G) <i>Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm soll im Umfeld des Flughafens Frankfurt Main die Ausdehnung der erheblich von Fluglärm betroffenen Fläche begrenzt werden. Sie soll gegenüber dem aktuellen Niveau nicht mehr wesentlich anwachsen.</i></p> |
| <p>5.1.6-5 (Z) <i>In einem Lärmminimierungsplan sind jeweils alle fünf Jahre auf Grundlage der tatsächlichen Lärmentwicklung mögliche Maßnahmen für Reduktionspotenziale sowie eine Prognose zur Ausdehnung der unter 5.1.6-4 benannten Fläche darzustellen.</i></p> | <p>5.1.6-5 (Z) <i>In einem Lärmminimierungsplan sind jeweils alle fünf Jahre auf Grundlage der tatsächlichen Lärmentwicklung mögliche Maßnahmen für Reduktionspotenziale sowie eine Prognose zur Ausdehnung der unter 5.1.6-4 benannten Fläche darzustellen.</i></p> |
| <p>5.1.6-6 (G) <i>Die bestehende Anbindung des Flughafens Frankfurt Main an den Schienenfern- und -regionalverkehr soll perspektivisch noch weiter verbessert und ausgebaut werden, um die Verlagerung von Kurzstrecken- und Zubringerflügen auf die Schiene für Passagiere attraktiv zu gestalten und so eine zunehmend intermodale Verkehrsmittelwahl ermöglichen zu können.</i></p> | <p>5.1.6-6 (G) <i>Die bestehende Anbindung des Flughafens Frankfurt Main an den Schienenfern- und -regionalverkehr soll perspektivisch noch weiter verbessert und ausgebaut werden, um die Verlagerung von Kurzstrecken- und Zubringerflügen auf die Schiene für Passagiere attraktiv zu gestalten und so eine zunehmend intermodale Verkehrsmittelwahl ermöglichen zu können.</i></p> |

| | |
|--|--|
| <p>5.1.6-7 (G) Die ÖPNV-Anbindung des südlichen Flughafenbereiches soll bedarfsgerecht entwickelt und verbessert werden. Die Anbindung des Terminals 3 an die Riedbahn soll durch die Regionalplanung konkretisiert und regionalplanerisch gesichert werden.</p> | <p>5.1.6-7 (G) Die ÖPNV-Anbindung des südlichen Flughafenbereiches soll bedarfsgerecht entwickelt und verbessert werden. Die Anbindung des Terminals 3 an die Riedbahn soll durch die Regionalplanung konkretisiert und regionalplanerisch gesichert werden.</p> |
| <p>5.1.6-8 (G) Die bestehenden Verkehrslandeplätze Frankfurt-Egelsbach, Allendorf-Eder, Breitscheid, Gelnhausen, Marburg-Schönstadt und Reichelsheim sollen den Anschluss der Regionen an die Allgemeine Luftfahrt bedarfsgerecht ergänzen. Der Bestand dieser Flugplätze soll gesichert werden.</p> <p>Der Regionalflughafen Kassel-Calden (Kassel-Airport) soll die Nachfrage nach Luftverkehrsinfrastruktur für die kommerzielle Verkehrsluftfahrt in Nordhessen befriedigen. Daneben soll er das Zentrum für die Allgemeine Luftfahrt sowie luftfahrtaffine Gewerbe in Nordhessen sein. Eine leistungsfähige ÖPNV- und Straßenanbindung soll sichergestellt und im Bedarfsfall optimiert werden.</p> | <p>5.1.6-8 (G) Die bestehenden Verkehrslandeplätze Frankfurt-Egelsbach, Allendorf-Eder, Breitscheid, Gelnhausen, Marburg-Schönstadt und Reichelsheim sollen den Anschluss der Regionen an die Allgemeine Luftfahrt bedarfsgerecht ergänzen. Der Bestand dieser Flugplätze soll gesichert werden.</p> <p>Der Regionalflughafen Kassel - Calden (Kassel-Airport) soll die Nachfrage nach Luftverkehrsinfrastruktur für die kommerzielle Verkehrsluftfahrt in Nordhessen befriedigen. Daneben soll er das Zentrum für die Allgemeine Luftfahrt sowie luftfahrtaffine Gewerbe in Nordhessen sein. Eine leistungsfähige ÖPNV- und Straßenanbindung soll sichergestellt und im Bedarfsfall optimiert werden.</p> |

Dies kommentieren wir wie folgt:

Zunächst fällt auf, dass weiterhin jegliche Bezugnahme auf das Mediationsergebnis entfallen ist. Dies gilt gerade auch für das Anti-Lärm-Paket, das längst noch nicht umgesetzt ist, das aber in dem Bündnispapier zur Lärmobergrenze – unserer Einschätzung nach wider besseren Wissens – als umgesetzt bezeichnet wird. Ebenfalls entfallen ist der Grundsatz des LEP 2000 (Kapitel 8.3) „Dies gilt insbesondere für die Planung neuer sowie den Ausbau bestehender Verkehrswege und die Ausweisung von Siedlungs-, Industrie- und Gewerbeflächen. Dabei ist eine entsprechend der Kapazität mögliche volle Auslastung der Verkehrswege zu berücksichtigen.“; auf unsere diesbezügliche Kritik wird in der Begründung zur 2. Auslage noch nicht einmal eingegangen.

Ebenfalls überhaupt nicht eingegangen ist man auf unsere Ausführungen zur Siedlungsbeschränkung. Wir verkennen nicht die Konfliktsituation zwischen dem Druck, Wohnraum zu schaffen, und der Problematik, dass gesunde Wohnverhältnisse in fluglärmbelasteten Gebieten kaum geschaffen werden können. Logisch und geboten ist allerdings keine willkürliche, sachlich nicht gerechtfertigte Verkleinerung der Siedlungsbeschränkungsgebiete, sondern eine Reduzierung der Fluglärmbelastung und damit eine Verringerung der fluglärmbelasteten Fläche. Man sollte sich vergegenwärtigen, dass jeder Quadratkilometer zentrumsnaher Wohnbaufläche einen Wert von 500 Mio. € oder mehr repräsentiert; durch den Flughafenbetrieb und die dafür erforderliche Siedlungsbeschränkung werden damit große Werte zerstört. Geboten ist zumindest, dass bei einer relevanten Fluglärmbelastung Schutzmaßnahmen ergriffen werden müssen.

Die Regelungen weichen vom Fluglärmgesetz ab, das eine „harte“ Siedlungsbeschränkung in der Tagschutzzone 1 und der Nachtschutzzone vorsieht und eine Wohnbebauung in der Tagschutzzone 2 bei Vornahme von Schallschutzmaßnahmen zulässt.

Unzureichend ist eine Festsetzung eines Siedlungsbeschränkungsbereichs auf der Grundlage einer alten 10-Jahres-Prognose, die z.T. durch Nutzung anderer Flugstrecken überholt ist. Bei der Festsetzung der Siedlungsbeschränkung sollte man zumindest von einer Vollausslastung der Kapazität ausgehen; dies ist allein schon aufgrund der Regelungen des bestehenden LEP geboten. Sinnvoll ist eine Prognose für einen Horizont von mindestens 30 Jahre; dabei ist zu berücksichtigen, dass zwar Verbesserungen bei von abfliegenden Flugzeugen ausgehenden Lärmimmissionen absehbar sind, nicht aber bei anfliegenden Flugzeugen.

Der „harte“ Siedlungsbeschränkungsbereich nach Fluglärmgesetz wird durch den Nachtschutzbereich bestimmt; hier ist prüfen, ob die Bedeutung des Nachtflugs großflächige Siedlungsbeschränkungen rechtfertigt oder ob es nicht auch aus diesem Grund geboten ist, Nachtflüge in den Tag zu verlagern. Selbstverständlich ist dabei eine Berechnung nicht nur unter Berücksichtigung eines Dauerschallpegels durchzuführen, sondern auch das gesetzliche Maximalpegel-/Häufigkeitskriterium zu beachten. Auch auf diese Hinweise zur ersten Auslegung ist die Behörde nicht eingegangen.

Passive Schallschutzmaßnahmen sind auch bei Werten deutlich unter $L_{eq,Tag} = 55 \text{ dB(A)}$ geboten. Wir regen daher an, ein erweitertes Baubeschränkungsgebiet festzulegen, in dem Wohnungen, aber auch wohnortnahe schutzbedürftige Einrichtungen, nur bei Vornahme passiver Schallschutzmaßnahmen zulässig sind.

Sinnvoll ist dabei, sich auf die europäischen Indices L_{den} und L_{Night} zu stützen; damit wird die Belastung am Tag höher gewichtet, wenn es nachts keine Entlastung gibt. Wir halten einen Schwellwert $L_{den}=45$ dB(A) und $L_{Night}=40$ dB(A) für geboten; durch geeignete Schallschutzmaßnahmen ist sicherzustellen, dass innen tagsüber Spitzenpegel von 45 dB(A) und nachts von 40 dB(A) nur ausnahmsweise überschritten werden. Entsprechende Schallschutzaufgaben sind in Bebauungspläne aufzunehmen; bestehende Bebauungspläne sind zu ergänzen.

Mit den Grundsätzen 5.1.6-1 und 5.1.6-2 wird dem Flughafen Frankfurt eine herausragende, alle anderen Betriebe und Branchen übertreffende Bedeutung zugesprochen, die er objektiv nicht hat. Wir verweisen diesbezüglich auf unsere Stellungnahme zur 1. Auslegung, mit denen sich die Behörde nicht auseinandergesetzt hat.

Die Verwendung des Begriffs „Stellenwert“ in 5.1.6-1 (G) impliziert, dass der Frankfurter Flughafen im gleichen Maße wie andere Flughäfen wachsen soll, ohne dass hierfür eine Begründung geliefert wird. Neben den beschriebenen negativen Auswirkungen auf die Umwelt würde ein weiteres Wachstum vor dem Hintergrund wachsenden Arbeitskräftemangels die Suche anderer Unternehmen nach Arbeitskräften erschweren und den angespannten Wohnungsmarkt weiter belasten; die Fluglärmbelastung erschwert die Schaffung weiterer Wohnungen, die gesunde Wohnverhältnisse bieten. Auch die Infrastruktur der Region ist an der Grenze ihrer Belastbarkeit. Insbesondere der Umsteigeverkehr ist für die Region von nur geringer Bedeutung; die Wertschöpfung je Mitarbeiter ist unterdurchschnittlich. Sinnvoll ist daher eine Konzentration auf die Kernaufgabe des Flughafens, nämlich die Anbindung der Region an den internationalen Luftverkehr.

Zudem ist zu würdigen, dass der Flughafen nach der Landwirtschaft der Betrieb mit der bezogen auf die Fläche geringsten Wertschöpfung ist, vor allem, wenn man die siedlungsbeschränkten Flächen, die ja auch eine Art der Flächennutzung durch den Flughafen sind, einbezieht. Gerade aufgrund der Flächenknappheit im Rhein-Main-Gebiet ist zu prüfen, ob man nicht vom Flughafen in Anspruch genommene Flächen anderen Nutzungen zuführen sollte.

Höchst problematisch ist die Verwendung des Begriffes „Wettbewerbsfähigkeit“. Wer bestimmt, was zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit geboten ist? Jemand anderes als der Flughafen? Besteht nicht die Gefahr, dass Fraport mit Verweis auf die notwendige Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit Maßnahmen fordert, die zu zusätzlichen Belastungen der Bevölkerung führen und die zuständigen Behörden mit

Verweis auf den landesplanerischen Grundsatz diese Maßnahmen billigen? Denkbar sind z.B. Aufweichungen der nächtlichen Betriebsbeschränkungen, aber auch eine Nutzung der Nordbahn als Startbahn. Damit würde den geschäftlichen Interessen der Fraport AG ein höherer Stellenwert eingeräumt als den Grundrechten der Bürger auf Schutz von Gesundheit, Eigentum und ungestörter Religionsausübung.

Zu prüfen ist dabei allerdings auch, ob der Frankfurter Flughafen überhaupt wettbewerbsfähig ist bzw. wettbewerbsfähig gemacht werden kann.

Beim Grundsatz der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit ist zunächst zu hinterfragen, wie Wettbewerbsfähigkeit definiert ist. Üblich ist die Definition „*Wettbewerbsfähigkeit bedeutet in der Betriebswirtschaftslehre, dass Unternehmen an den für sie relevanten nationalen oder internationalen Märkten ihre Waren- bzw. Dienstleistungsangebot mit Gewinn absetzen können*“¹. Daran gemessen, ist der Frankfurter Flughafen nur sehr bedingt wettbewerbsfähig. Auf der Hauptversammlung der Fraport AG am 23.5.17 musste der Vorstandssprecher, Schulte, einräumen, dass eine Kapitalkostenunterdeckung von 84 Mio. € 2016 entstanden ist. Umsteige- und Frachtverkehr werden aus den Erlösen des Originärverkehrs subventioniert; nur im originären Passagierverkehr, bei dem die Fraport von der regionalen Monopolposition profitiert, werden Gewinne erzielt – nur hier ist Fraport wettbewerbsfähig. Auch wird der Nachtflugverkehr aus den Erlösen des Tagflugverkehrs subventioniert.

Der außergewöhnlich hohe Umsteigeranteil ist die Achillesferse des Frankfurter Flughafens. Umsteiger verursachen höhere Kosten bei Fluggesellschaften und Flughäfen, die Erlöse sind aber geringer, auch, da viele Passagiere bereit sind, für den Vorteil eines umsteigefreien Flugs einen Aufpreis zu zahlen. In Frankfurt zahlen die Fluggesellschaften für Transferpassagiere deutlich geringere Gebühren als für Originärpassagiere. Der Preis, den die Allgemeinheit für die Drehscheibenfunktion zu zahlen hat, ist zu hoch.

Im interkontinentalem Verkehr zeichnet sich einerseits ein Wachstum der Direktverbindungen dank auch auf Langstrecken wirtschaftlich zu betreibender kleinerer Flugzeuge ab (A350, B787, A321LR, B737MAX), andererseits eine Entwicklung peripherer Flughäfen zu Drehkreuzen (Reykjavik, Helsinki, Oslo, Dublin, Moskau, Istanbul) ab. Letztere bieten Kosten- und Zeitvorteile durch insgesamt kürzere Flugstrecken als bei Flug über das zentrale Drehkreuz Frankfurt. Auch Billigfluggesellschaften beginnen neuerdings, Umsteige Flüge anzubieten. Es ist damit

1 Wikipedia Eintrag „Wettbewerbsfähigkeit“, abgerufen am 28.5.17, <https://de.wikipedia.org/wiki/Wettbewerbsf%C3%A4higkeit>

unvermeidbar, dass der Anteil Frankfurts am internationalen Luftverkehr sinken wird. Dieser Entwicklung sollte man nicht mit der Brechstange – Dumpingpreise insbesondere auch für Low-Cost-Flieger – entgegen treten. Betriebswirtschaftlich logisch ist der Versuch, die Erlöse aus defizitären Geschäften zu erhöhen; falls dies nicht möglich ist, verzichtet man auf diese Geschäfte. Folgerichtig für den Frankfurter Flughafen wäre daher eine Konzentration auf den profitablen Originärverkehr.

Wir verweisen darauf, dass durch das Ausscheiden von Air-Berlin sich die Wettbewerbssituation im deutschen Luftverkehr grundlegend gewandelt hat und z.B. die Lufthansa hohe Gewinne durch ein Monopol auf vielen Strecken einstreichen kann. Eine besondere Unterstützung der Luftverkehrswirtschaft ist daher nicht notwendig.

Auf unsere bereits in unserer Stellungnahme zur 1. Auslegung vorgetragenen Kritik ist die Landesplanungsbehörde nicht eingegangen.

Auch wenn die Formulierung des Grundsatzes 5.1.6.3 verbessert wurde, so nehmen wir doch mit Befremden zur Kenntnis, dass das ursprüngliche Ziel zum Grundsatz herabgestuft wurde. Offenbar will die Landesregierung nicht mit dem gebotenen Nachdruck den mit dem Nachtflug verbundenen Gefahren für die Gesundheit begegnen. Zum Nachteil der Betroffenen wird der Grundsatz des Schutzes der Nachtruhe durch die Differenzierung zwischen Kern- und Randstunden aufgeweicht.

Ebenfalls für bedenklich halten wir es, dass dem Schutz der Grundrechte der Fluglärm betroffenen nicht höher gewichtet wird als die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Flughafenbetreibers. Gibt es für Unternehmen ein Grundrecht auf Sicherung Ihrer Wettbewerbsfähigkeit?

Zu berücksichtigen ist auch, dass die Mediationsgruppe befürwortet hat, für weitere besonders sensible Zeitbereiche Maßnahmen zur Lärmreduzierung zu ergreifen. Die gilt insbesondere für die Nachtrandstunden. Die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses haben sich als nicht geeignet erwiesen, zu verhindern, dass die Nacht nicht zum Tage wird; im Süden des Flughafens ist die Stunde von 22 bis 23 Uhr z.T. die lauteste, im Anflugbereich gehört die Stunde von 5 bis 6 Uhr zu den lautesten.

Nicht im Umweltbericht erwähnt wird, dass in der Norah-Studie erhebliche nachteilige gesundheitliche Auswirkungen vor allem durch Fluglärmbelastungen zwischen 5 und 7 Uhr festgestellt wurden. Die Zahl der fluglärmbedingten vorzeitigen Todesfälle – in einer Präsentation wurde die Zahl von 2000 innerhalb von 10 Jahren im Rhein-Main-Gebiet

genannt² (S. 28) ist beachtlich; für eine große Zahl Fluglärm betroffener in der Region auch außerhalb der Lärmschutzzonen ist das Risiko eines vorzeitigen Todes aufgrund einer fluglärmbedingten Erkrankung höher als im Straßenverkehr tödlich zu verunglücken. Tagflugverkehr ist trotz der Risiken gesellschaftlich akzeptiert; aber ist trotz der beachtlichen Zahl vorzeitiger Todesfälle auch Nachtflugverkehr gerechtfertigt? Auch sind bisher völlig unzureichend untersucht worden die Auswirkungen nächtlicher Fluglärmbelastungen auf die berufliche Leistungsfähigkeit. Auch konnte bisher nicht geklärt werden, ob der ermittelte Lernrückstand bei Schülern fluglärmbelasteter Schulen auf die Beeinträchtigung der Kommunikation im Unterricht oder auf Müdigkeit infolge gestörter Nachtruhe zurückzuführen ist.

Der wirtschaftliche Nutzen von Nachtflugverkehr ist jedenfalls überschaubar. In einem Interview der FAZ hat der Vorstandsvorsitzende von Condor, Teckentrop, Zahlen genannt *„Ein kleines Rechenbeispiel: Ein Mittelstreckenflugzeug kostet rund 10000 Euro am Tag. Nur der Besitz, da haben Sie den Flieger noch nicht bewegt. Wenn ich das Flugzeug zwölf Stunden am Tag einsetze, muss ich 820 Euro Kosten pro Stunde auf die Passagiere verteilen. Wenn es, wie früher, 16 Stunden eingesetzt werden kann, muss ich lediglich 625 Euro in den Preis je Kunde einarbeiten.“*³. Dies bedeutet Mehrkosten bei 200 Sitzplätzen von ca. 1 € je Passagier und Stunde, dieser Kostenbestandteil ist bei einer Mallorca-Reise mit 2,5 Stunden Flugzeit somit etwa 5 € höher. Gegenrechnen muss man aber höhere Flughafengebühren bei nächtlichen Starts und Landungen und die Bereitschaft vieler Passagiere, für einen Tagflug mehr zu zahlen. Bei einer weiteren Verkürzung auf 10 Stunden Einsatzzeit würde der Aufwand je Passagier um weitere 0,90 €/h steigen; die geringe Höhe des Betrags lässt erkennen, dass allein durch angemessene Nachtzuschläge auf Flughafenentgelte Nachtflug unattraktiv werden würde.

Dass Langstreckenverkehr auch mit stärker eingeschränkten Betriebszeiten wirtschaftlich möglich ist, zeigt der Flughafen Zürich (mit Start- und Landeverbot bis 6 Uhr).

Im Frachtflugverkehr stellt man ein relativ gleichmäßig über den Tag verteiltes Aufkommen fest. Eine besondere Bedeutung der Nacht für den Frachtflug ist daraus jedenfalls nicht erkennbar. Einige Fluggesellschaften haben sogar trotz der nächtlichen Betriebsbeschränkungen in Frankfurt Frachtflüge von Hahn nach Frankfurt verlagert^{4, 5}. Das Mantra „Die Fracht braucht die Nacht“ hat keinerlei Grundlage.

2. http://www.laermstudie.de/fileadmin/files/Laermstudie/Modul_2_Krankheitsrisiken.pdf

3 Im Gespräch: Condor-Chef Ralf Teckentrop „Es ist klar, dass das dritte Terminal kommen muss“, FAZ Rhein-Main-Zeitung vom 28.8.14, <http://www.faz.net/aktuell/rhein-main/condor-chef-ralf-teckentrop-es-ist-klar-dass-das-dritte-terminal-kommen-muss-13120867.html>

4 Umzug nach Frankfurt/Main, Etihad Cargo verlässt Frankfurt-Hahn, Airliners.de 16.01.2013, <http://www.airliners.de/etihad-cargo-verlaesst-frankfurt-hahn/28842>

Wir können nicht feststellen, dass die Planungsbehörde im gebotenen Umfang auf unseren Vortrag bei der ersten Anhörung eingegangen ist.

Mit dem Grundsatz 5.1.6-4 (G) wird der Grundsatz 3.3-1 aufgeweicht, und das ausgerechnet beim Fluglärm. Eine Begrenzung des Zuwachses genügt nicht; vielmehr muss ausgehend vom heutigen Stand der Lärm deutlich reduziert werden (mindestens um 0,4 dB/a). Auch genügt keineswegs eine Lärmobergrenze allein für den Tag; gerade in der Nacht muss der Lärm vielmehr drastisch reduziert werden. Die Begrenzung der betroffenen Fläche ist unzureichend; wir verweisen darauf, dass im Anti-Lärm-Paket **lokale** Lärmobergrenzen aufgeführt sind.

Das Bündnispapier zur Lärmobergrenze (die keine Grenze, sondern ein Alarmwert ist) ist unbefriedigend; Sanktionen bei Überschreitung sind nicht vorgesehen. Ganz abgesehen davon, dass vor dem Hintergrund des sich aufgrund der Auftragsituation der Flugzeughersteller abzeichnenden Flottenwandels (Ersatz drei- und vierstrahliger Maschinen durch zweistrahlige) ein Unterschreiten der Lärmobergrenze selbst bei 1 Mio. Flugbewegungen zu erwarten ist, wobei sich die Entlastung allerdings auf die von Abfluglärm betroffenen Bereich konzentrieren dürfte, während im Anflugbereich mit einer deutlichen Zunahme zu rechnen ist.

Ungeachtet unseres Hinweises zur ersten Auslegung wurde nicht berücksichtigt der im Juli 2017 erschienene Fluglärmbericht 2017 des Umweltbundesamtes⁶: „*Das UBA empfiehlt daher eine grundsätzliche Änderung der Konzeption des FluLärmG, und zwar sollte für die Tagzeit von 6:00 bis 22:00 Uhr eine Lärmkontingentierung eingeführt und während der Nachtzeit von 22:00 bis 06:00 Uhr aus Gründen des präventiven Gesundheitsschutzes kein regulärer Flugbetrieb auf stadtnahen Flughäfen stattfinden.*“ (S. 12). Zur Begründung verweisen wir auf die weiteren Ausführungen des Berichts.

Wir verweisen auf die zentrale Aussage des Anti-Lärm-Pakets der Mediation „*Eine Selbstverpflichtung der FAG zur kontinuierlichen Verminderung der Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung. Die FAG sollte mit Nachdruck das Ziel verfolgen, sich im Vergleich mit anderen internationalen Flughäfen zum Vorbild und Vorreiter bei der Reduzierung von Fluglärm zu entwickeln.*“. „Nachdruck“ impliziert, dass auch Maßnahmen ergriffen werden sollen, die die Luftverkehrswirtschaft finanziell belasten. Auch ist bisher nur ein Bruchteil dessen, was die Mediatoren als möglichen Beitrag zur Finanzierung passiven Schallschutzes genannt haben, aufgewendet worden.

5 Konzentration auf Frankfurt/Main, Emirates SkyCargo verlässt Hahn-Airport, Airliners.de 11.09.2009, <http://www.airliners.de/emirates-skycargo-verlaesst-hahn-airport/19075>

6 Fluglärmbericht 2017 des Umweltbundesamtes, Dessau-Roßlau, Juli 2017, ISSN 1862-4359, <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/fluglaermbericht-2017-des-umweltbundesamtes>

Die Aufstellung eines Lärmminimierungsplans genügt nicht; es muss auch seine Umsetzung sichergestellt werden.

Mit Befremden haben wir zur Kenntnis genommen, dass im Bündnispapier zur Lärmobergrenze die Einrichtung eines Steuerungskreises unter Einbeziehung von Luftverkehrsgesellschaften beschlossen wurde, der **einvernehmlich** über Lärminderungsmaßnahmen entscheidet.

Seine Aufstellung darf nicht allein in der Verantwortung der Luftverkehrswirtschaft liegen; vielmehr müssen Behörden auch Maßnahmen beschließen und durchsetzen, die nicht im Interesse der Luftverkehrswirtschaft liegen. Ziel muss dabei die Anwendung aller bekannten Lärminderungsmaßnahmen sein. Vor dem Hintergrund, dass eine gesetzliche Verpflichtung zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen besteht, erscheint es zweckmäßig, die Lärmminimierungsplanung mit der Lärmaktionsplanung zu verknüpfen. Wir sehen die Verlagerung von Entscheidungskompetenz von Behörden zu einem Gremium, in dem die Luftverkehrswirtschaft ein Vetorecht hat, als einen Verstoß gegen die EU-Umgebungslärmrichtlinie an.

Wir regen daher erneut an, die flughafenrelevanten Grundsätze und Ziele wie folgt zu formulieren

3.3-1 (G) *Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen sollen die hierfür vorgesehenen Flächen einander so zugeordnet werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden. Lärmvorbelastungen sind zu berücksichtigen. Einer Zunahme des Lärms ist so weit wie möglich entgegenzuwirken. **Es ist eine entsprechend der Kapazität mögliche volle Auslastung der zu errichtenden Anlagen zu berücksichtigen.** Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.*

3.3-4 (Z) *In der Umgebung des Flughafens Frankfurt Main ist zum Schutz gegen Fluglärm im Regionalplan ein Siedlungsbeschränkungsgebiet **entsprechend den Regelungen des Fluglärmsgesetzes** festzulegen, in dem aus Vorsorge zum Schutz vor Fluglärm eine Bebauung im Sinne*

einer Besiedlung zu Wohnzwecken nicht zulässig ist (Tagschutzzone 1 und Nachtschutzzone). Bauflächen in geltenden Bebauungsplänen und innerhalb des Siedlungsbestandes bleiben von dieser Regelung unberührt. **Das Siedlungsbeschränkungsgebiet ist zu berechnen** Die ~~äußere Begrenzung des Siedlungsbeschränkungsgebietes für den Flughafen Frankfurt Main ergibt sich aus der Umhüllenden der energieäquivalenten Isophonenlinie unter Annahme von $L_{Aeq, Tag}$ 55 dB(A) und $L_{Aeq, Nacht}$ 50 dB(A), berechnet auf Basis von 1,2 Mio. Bewegungen pro Jahr; berechnet nach den „Flughafen-Fluglärm-Hinweisen“ (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI), 2011).~~ **Darüber hinaus ist ein Gebiet festzulegen, in dem bei Neubauten bauliche Schallschutzmaßnahmen erfolgen sollen; die äußere Begrenzung dieses Gebietes für den Flughafen Frankfurt Main ergibt sich aus der Umhüllenden der energieäquivalenten Isophonenlinie unter Annahme von $L_{den} = 45$ dB(A) und $L_{Aeq, Nacht} = 40$ dB(A), berechnet nach der gleichen Methodik wie für die Festlegung des Siedlungsbeschränkungsgebiet. Durch Schallschutzmaßnahmen ist dabei zu gewährleisten, dass im Rauminnen von Wohn- und Arbeitsräumen Spitzenpegel von 45 dB (A) tagsüber bzw. 40 dB(A) nachts nicht mehr als einmal täglich überschritten werden.**

5.1.6-1 (G) ~~Der Stellenwert des Flughafens Frankfurt Main~~ **soll als bedeutender internationaler Flughafen erhalten werden.**

5.1.6-2 (G) ~~Der Flughafen Frankfurt Main ist in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Er soll weiterhin den zu erwartenden Entwicklungen gerecht werden und seine Funktion als bedeutende Drehscheibe im internationalen Luftverkehr sowie als wesentliche Infrastruktureinrichtung für die Rhein-Main-Region erfüllen.~~

5.1.6-3(GZ) ~~Die~~ **Aus** Rücksichtnahme auf **die besonders schutzbedürftige** Nachtruhe der Bevölkerung ist ~~entsprechend den Differenzierungen der Rechtsprechung in den Kernstunden~~ **erein umfassender Lärmschutz für die Nachtstunden** von herausragender und ~~in den Randstunden der Nacht von besonderer Bedeutung~~ für den Flughafen Frankfurt Main. **Die bestehenden Betriebsbeschränkungen sind zu erhalten und auszuweiten, der Nachtflugverkehr insbesondere durch ein Verbot nächtlicher Starts und Landungen von 22 bis 6 Uhr drastisch zu reduzieren. Priorität hat dabei eine Reduzierung des Luftverkehrs**

zwischen 5 und 6 Uhr. Auch in den Randstunden (20-22 Uhr und 6-8 Uhr) ist eine überdurchschnittliche Lärmreduzierung geboten. Der mit der 1. Änderung des LEP Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt Main – im Jahr 2007 eingeführte Grundsatz III 1 G bleibt unberührt.

- 5.1.6-4 (G) Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm soll im Umfeld des Flughafens Frankfurt Main **die Fluglärmbelastung** ~~die Ausdehnung der erheblich von Fluglärm betroffenen Fläche begrenzt werden.~~ Sie soll gegenüber dem aktuellen Niveau **deutlich reduziert werden** ~~nicht mehr wesentlich anwachsen.~~
- 5.1.6-5 (Z) In einem Lärmminimierungsplan, **der unter Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet werden soll**, sind jeweils alle fünf Jahre ~~auf Grundlage der tatsächlichen Lärmentwicklung mögliche Maßnahmen für Reduktionspotenziale sowie eine Prognose zur Ausdehnung der unter 5.1.6-4 benannten Fläche zur Lärmminimierung~~ darzustellen; **die Maßnahmen sind zügig umzusetzen.**
- 5.1.6-6 (G) Die bestehende Anbindung des Flughafens Frankfurt Main an den Schienenfern- und -regionalverkehr soll perspektivisch noch weiter verbessert und ausgebaut werden, um die Verlagerung von Kurzstrecken- und Zubringerflügen auf die Schiene für Passagiere attraktiv zu gestalten und so eine zunehmend intermodale Verkehrsmittelwahl ermöglichen zu können.
- 5.1.6-8 (G) Die bestehenden Verkehrslandeplätze Frankfurt-Egelsbach, Allendorf-Eder, Breitscheid, Gelnhausen, Marburg-Schönstadt und Reichelsheim sollen den Anschluss der Regionen an die Allgemeine Luftfahrt bedarfsgerecht ergänzen. Der Bestand dieser Flugplätze soll gesichert werden.

~~Der Regionalflughafen Kassel-Calden (Kassel-Airport) soll die Nachfrage nach Luftverkehrsinfrastruktur für die kommerzielle Verkehrsluftfahrt in Nordhessen befriedigen. Daneben soll er das Zentrum für die Allgemeine Luftfahrt sowie luftfahrtaffine Gewerbe in Nordhessen sein. Eine leistungsfähige ÖPNV- und Straßenanbindung soll sichergestellt und im Bedarfsfall optimiert werden.~~

1. Die Änderungen beschränken sich auf die Planaussagen in Ziff. 5.1.6-2 (Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens) und 5.1.6-3 (Fluglärmschutz für die Nacht) sowie auf einige Passagen der Begründung des Entwurfs der 3. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 (im Folgenden: Lep 3.Ä). Alle anderen Planaussagen des Kap. 5.1.6 (Luftverkehr) des Lep 3.Ä sind im Vergleich zu der in der Zeit vom 08.05.2017 bis 17.07.2017 ausgelegten Fassung unverändert. Daher bezieht sich unsere 2. Stellungnahme zur 2. Beteiligung zum Lep 3.Ä nur auf die geänderten Ziffern in den übrigen Punkten gilt unsere Stellungnahme zum Lep 3.Ä weiterhin.
2. In der Ursprungsfassung des Lep 3.Ä war unter Ziff. 5.1.6-2 als Ziel der Raumordnung die Aussage enthalten:

„(Z) Der Flughafen Frankfurt Main ist in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.“

In der geänderten Fassung ist diese Planaussage zum Grundsatz der Raumordnung abgestuft und das Verb ist geändert. Die Aussage lautet nunmehr:

„(G) Der Flughafen Frankfurt Main ist in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.“

Unserer Forderung kommt die Änderung nur zum Teil nach. Zu begrüßen ist, dass der Plangeber die Aussage zur Wettbewerbsfähigkeit des Flughafen nicht mehr als zu beachtendes, verbindliches Ziel der Raumordnung im Sinn von §§ 3 Abs. 1 Nr. 2, 4 Abs. 1 ROG, § 1 Abs. 4 BauGB ausweist, sondern sie zu einem Grundsatz der Raumordnung herabstuft. Grundsätze der Raumordnung sind lediglich Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen (§ 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG). Sie können – anders als Ziele der Raumordnung – im Wege der Abwägung überwunden werden.

Durch die Auswechslung des Verbs (statt „zu stärken“ heißt es nunmehr „zu sichern“) versucht der Plangeber, der Planaussage den dynamischen Aspekt zu nehmen, der auf eine Pflicht zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit hinauslief. Auch dieser Versuch ist positiv zu vermerken.

Dennoch ist zu fordern, dass auch der jetzt formulierte Grundsatz in S. 1 der Ziff. 5.1.6-2 [„(G) Der Flughafen Frankfurt Main ist in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu sichern.“] gestrichen wird. Denn auch dieser Grundsatz geht über die in § 1 Abs. 1 ROG definierte Kompetenz der Raumordnung hinaus. Der Raumordnung nämlich ist es nur gestattet, Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raums zu treffen und dabei die unterschiedlichen Anforderungen auf den Raum Aufwand abzustimmen, Konflikte auszugleichen und Vorsorge für einzelne Nutzungen und Funktionen des Raums zutreffen. Die angegriffene Aussage zur Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens Frankfurt Main dient – schon ihrem Wortlaut nach – nicht der Sicherung des Raums, sondern der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit der Hauptbetriebsstätte der Fraport AG. Damit verletzt diese Planaussage auch den Grundsatz der Wettbewerbsneutralität der

Raumplanung.

3. Mit dem Grundsatz unter Ziff. 5.1.6-3 der Änderung des Lep 3.Ä soll der Text des unter dieser Ziff. ursprünglich geplanten Ziels der Raumordnung wortreich ergänzt werden.

In unserer Stellungnahme zur 1. Beteiligung der LEP-Änderung wurde verlangt, dass der starke, geltende Grundsatz der Raumordnung unter Ziff. III.1 der LEP-Änderung vom 22.06.2007 zum Schutz vor nächtlichem Fluglärm nicht durch das in der Ursprungsfassung des 3. LEP-Änderung schwach formulierte Ziel der Raumordnung zum gleichen Regelungsthema geschwächt wird.

Dieser Forderung wird durch die geänderte Fassung der Ziff. 5.1.6-3, S. 2 abgeholfen. Dort nämlich heißt es jetzt: „Der mit der ersten Änderung des LEP Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt Main – im Jahr 2007 eingeführte Grundsatz III.1 bleibt unberührt.“

4. In der geänderten Begründung zu 5.1.6-3 (Seite 5 des Entwurfs für die 2. Beteiligung zum Lep 3.Ä) findet sich nunmehr die Passage:

„Die Einführung der Ziffern G 5.1.6-1 bis 3 zielt ausdrücklich nicht auf eine Änderung der gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 sowie dem Bescheid zur Planänderung vom 29.05.2012 zur Anpassung an die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts getroffenen Betriebsbeschränkungen zwischen 22-6 Uhr oder auf eine Aufhebung des mit der 1. Änderung des LEP Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt Main – im Jahr 2007 eingeführten Grundsatzes III.1 G ab.“

Diese Passage nimmt den Regelungskomplex der Ziff 5.1.6-1 bis 5.1.6-3 in den Blick und enthält damit auch eine klarstellende Aussage zu dem in Wortlaut und Regelungskategorie nicht geänderten Plansatz unter Ziff. 5.1.6-1 des 3. LEP-ÄndE. Damit macht der Plangeber klar, dass die genannten Aussagen nicht zur Aufweichung der geltenden Restriktionen für den Nachtflugverkehr am Flughafen Frankfurt verwendet werden können.

Auch diese Klarstellung ist zu begrüßen.