

Teil 4

Ausschussvorlage WVA/16/75
Ausschussvorlage ULA/16/50

eingegangene Stellungnahmen zu der mündlichen Anhörung am 13. bis 15.02.2007

zu dem

**Antrag der Landesregierung betreffend Verordnung über die
Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 –
Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main – Drucks. 16/6057 –**

| | | |
|-----|--|--------|
| 31. | DGB Hessen, Frankfurt am Main | S. 341 |
| 32. | IG Bauen-Agrar-Umwelt, Frankfurt am Main | S. 344 |
| 33. | Universität Köln, Institut für Luft- und Weltraumrecht | S. 345 |
| 34. | Arge Baader-Bosch, Baader Konzept GmbH, Mannheim | S. 355 |
| 35. | Stadt Mörfelden-Walldorf (unaufgefordert) | S. 356 |
| 36. | Regionales Dialogforum Flughafen, Frankfurt am Main | S. 359 |
| 37. | Stadt Hochheim am Main (unaufgefordert) | S. 367 |
| 38. | Forschungs- und Beratungsbüro Maschke, Berlin | S. 369 |
| 39. | TLR Tanklager Raunheim GmbH | S. 385 |
| 40. | Shell Deutschland Oil GmbH, Hamburg | S. 411 |
| 41. | Direktor der Branddirektion, Magistrat der Stadt Frankfurt am Main | S. 413 |
| 42. | Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, Wiesbaden | S. 414 |

Deutscher Gewerkschaftsbund
- Landesbezirk Hessen -

S o r t

**Stellungnahme zum
„Antrag der Landesregierung betreffend Verordnung über die Änderung des
Landesentwicklungsplans Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen/Main,
insbesondere zu Punkt 2.4, Beschäftigungs- und Standorteffekte“**

Aufgabe des DGB Hessen ist, die Lebens- und Arbeitsbedingungen der Beschäftigten ständig zu verbessern und sich unter anderem für ein umweltverträgliches wirtschaftliches Handeln einzusetzen.

Die politische Entscheidung zum weiteren Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main treffen die hessische Landesregierung und der Landtag. Der DGB Hessen fordert, bei dieser Entscheidung Verkehrs-, Arbeitsplatz- und Umweltargumente als gleichrangig zu behandeln. Allein die rein ökonomische Bedeutung als Begründung für einen möglichen Ausbau des Flughafens heranzuziehen, reicht nicht aus. Dies gilt insbesondere auch mit Blick auf die für das Jahr 2020 prognostizierten 700.000 Flugbewegungen, die einen weiteren Anstieg der Belastung von Mensch und Umwelt in der Region bedeuten.

Der Flughafen Frankfurt ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die Region Rhein Main. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein geplanter Ausbau des Frankfurter Flughafens insgesamt mit positiven Beschäftigungseffekten einhergeht. In welcher Höhe diese bis zum Jahr 2015 ausfallen, ist jedoch mit den Unsicherheiten von Prognosen behaftet. Eine Diskussion bzw. Bewertung über das Ausmaß der prognostizierten quantitativen Beschäftigungseffekte soll an dieser Stelle nicht erfolgen. Vielmehr stehen die qualitativen Aspekte der neu zu schaffenden Arbeitsplätze im Fokus.

Unter der Prämisse, dass Verkehrs-, Arbeitsplatz- und Umweltargumente gleichrangig im Prüfungs- und Entscheidungsprozess berücksichtigt werden und

einer Flughafenerweiterung nicht entgegenstehen, sind aus Sicht des DGB Hessen folgende Punkte bei der zukünftigen Arbeitsplatzentwicklung zu berücksichtigen:

1. einheitliche Tarif-, Qualitäts- und Sozialstandards auf hohem Niveau,
2. Auftragsvergabe der Ausbaumaßnahme unter der Maßgabe einer wirksamen Tariftreueregelung,
3. keine weiteren Ausgliederungen von Unternehmen und Unternehmensteilen mit dem Ziel der Tarif- bzw. Verbandsflucht, sprich Arbeitskostensenkung.

Der DGB Hessen fordert, dass sich die Auftragsvergabe im Rahmen des Flughafenausbaus an den Kriterien orientiert, die im Vorschlag des DGB Hessen für ein hessisches Vergabegesetz enthalten sind sowie an den Vorschriften, die in den Vergabegesetzen anderer Bundesländer festgelegt sind (z.B. Landesvergabegesetz Niedersachsen). Hintergrund ist die Konkurrenz von Unternehmen, die nicht an den Flächentarifvertrag gebunden sind. Dies führt zunehmend zu einer Absenkung bzw. einem Unterlaufen tariflicher, arbeits- und sozialrechtlicher Standards. Daher ist bei der Auftragsvergabe im Rahmen des Flughafenausbaus die Einhaltung dieser Standards und ihrer wirksamen Kontrolle als Bedingung für die Vergabe öffentlicher Aufträge zwingend vorzuschreiben.

Nach Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 11.7.2006 (siehe Pressemitteilung vom 3.11.2006) sind Tariftreuegesetze verfassungsgemäß. Die Erstreckung der Tariflöhne auf nicht an Flächentarifverträge gebundene Unternehmen soll lt. dem Bundesverfassungsgericht dazu beitragen, einem Verdrängungswettbewerb über die Lohnkosten entgegenwirken und die Ordnungsfunktion der Tarifverträge zu unterstützen. Nach Auffassung des BVerfG dienen Tariftreueregelungen

- dem Schutz der Beschäftigung solcher Arbeitnehmer, die bei tarifgebundenen Unternehmen arbeiten,
- der Erhaltung von als wünschenswert angesehenen sozialen Standards und
- der Entlastung der bei hoher Arbeitslosigkeit oder bei niedrigen Löhnen verstärkt in Anspruch genommenen Systeme der sozialen Sicherheit.

Konkret fordert der DGB Hessen, dass Auftragnehmer und sämtliche Nachunternehmer mindestens entsprechend dem zuständigen Tarifvertrag entlohnt werden. Zudem sind alle Nachunternehmer dem Auftraggeber vorab zu benennen. Für den Fall, dass sich hieran später etwas ändern sollte, bedarf dies in jedem Fall der Zustimmung des Auftraggebers. Weiterhin sollte das Angebot eines Bieters ausgeschlossen werden, wenn die folgenden Unterlagen nicht beigebracht werden: (1) aktuelle Nachweise der zuständigen in- oder ausländischen Finanzbehörde, des zuständigen oder ausländischen Sozialversicherungsträgers und der zuständigen in- oder ausländischen Sozialkasse des Baugewerbes über die vollständige Entrichtung von Steuern und Beiträgen; (2) ein Auszug aus dem Gewerbezentralregister, der nicht älter als drei Monate sein darf; (3) eine Tariftreueerklärung.

Aus Sicht des DGB Hessen ist eine verbindliche und effektive Kontrolle auf der Baustelle unbedingt zu gewährleisten. Deshalb fordern wir für die Beschäftigten eine Ausweispflicht, die ein Lichtbild, den Namen sowie Angaben zum Arbeitgeber zur Auflage macht. Außerdem muss die Anmeldung bei den Sozialversicherungen und Sozialkassen nachvollziehbar sein. Die Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) sollte direkt in die Planung und Ausgestaltung der Flughafenerweiterung einbezogen werden, um die spätere Kontrolltätigkeit der FKS zu erleichtern und zu effektivieren.

Der DGB Hessen fordert, keine weiteren Ausgliederungen von Unternehmen und Unternehmensteilen und damit auch Arbeitsplätzen in außertarifliche Vertragsunternehmen und Tochtergesellschaften der Fraport AG vorzunehmen, die untertariflich entlohnen und stark belastende Arbeitsbedingungen aufweisen.

Ein Hessisches Vergabegesetz könnte einen Beitrag dazu zuleisten, dass Löhne gezahlt werden können, bei denen einheimische Betriebe und Beschäftigte eine faire Chance hätten und nicht durch Niedriglohnkräfte vom Markt verdrängt würden.

Der DGB Hessen betont, dass weiterhin mittel- und langfristig ständige Investitionen in die technische Entwicklung von Lärm vermeidenden und Lärm vermindernenden Verfahren ebenso erforderlich sind wie die strikte Einhaltung des Nachtflugverbotes und die Umsetzung eines integrierten Verkehrssystems, das zur Vermeidung bzw. Optimierung des Verkehrsaufkommens beiträgt.

Schnier, Heike (LTG)

Von: Schaum Harald [harald.schaum@IGBAU.DE]
Gesendet: Freitag, 2. Februar 2007 14:09
An: Schnier, Heike (LTG)
Cc: Ewald Norbert; Feltrini Bärbel; Miersch Elke
Betreff: Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt /Main

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit heutigem Datum haben Sie die Stellungnahme des DGB Hessen erhalten, welche mit uns abgestimmt ist und der wir uns anschließen.

Aus diesem Grunde verzichten wir auf eine eigenständige oder wiederholende Ausführung.

Mit freundlichen Grüßen

Harald Schaum

Regionalleiter
Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt
Bundesvorstand, VB V
Bildung - Regionen Hessen und Südwest

Regionalbüro Hessen
Wilhelm-Leuschner-Str. 69/77
60329 Frankfurt am Main
Telefon: 069/2429350
Telefax: 069/239828
Mobil: 0171/6501518
harald.schaum@igbau.de

Teil. Absage 7/2/07
Da 7/2/07

**Anhörung vor dem Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr sowie für Umwelt,
ländlichen Raum und Verbraucherschutz**

Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main

13.2.2007

Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren,

ich freue mich sehr, Gelegenheit zu haben, die wesentlichen Ergebnisse eines Gutachtens vorzustellen, welches ich im Auftrag des Regionalen Dialogforums zusammen mit dem Kölner Rechtsanwalt Stoffel und zwei Freiburger Kollegen im Jahr 2002 zu den rechtlichen Rahmenbedingungen des Ausbaus des Frankfurter Flughafens verfassen konnte.¹ Wenn ich insofern auf dieses Gutachten Bezug nehme, möchte ich darüber hinaus gleich erwähnen, dass die Arbeit an diesem Gutachten zwischen den Bearbeitern aufgeteilt war: Während Herr Rechtsanwalt Stoffel aus Köln und ich sich den völker- und europarechtlichen Rahmenbedingungen der Einführung eines Nachtflugverbots zugewandt hatten, haben Herr Kollege Voßkuhle und Herr Kollege Sparwasser aus Freiburg im Wesentlichen die Fragen der Raumplanung behandelt. Insofern möchte ich, Ihr Einverständnis voraussetzend, auch im Nachfolgenden im Schwerpunkt nur zu den Passagen des Gutachtens Stellung nehmen, die von mir und meinem Mitautor aus Köln verantwortet wurden.

Dies sind, wie angesprochen, Fragen der europa- und völkerrechtlichen Vereinbarkeit der Einführung eines Nachtflugverbots am Frankfurter Flughafen bei dessen vorgesehenem Ausbau. Nachfolgend sollen hierzu auszugsweise einige besonders relevante Bestimmungen erörtert werden.

I. Universelles Völkerrecht

1. Das Völkerrecht ist diesbezüglich im Wesentlichen im Abkommen von Chicago von 1944 festgelegt. Art. 12 des Abkommens von Chicago, welches den Staaten eine Rechtspflicht auferlegt, durch Verabschiedung und Durchsetzung von Luftverkehrsregeln möglichst entsprechend Annex 2 des Abkommens die Sicherheit der internationalen Zivilluftfahrt zu

¹ Hobe/Sparwasser/Stoffel/Voskuhle, Rechtliche Fragestellungen zur Umsetzung eines „Nachtflugverbots“, Rechtsgutachten vorgelegt für das Regionale Dialogforum am Flughafen Frankfurt, August 2002; zu den völker- und europarechtlichen Aspekten siehe auch Hobe/Stoffel, Völkerrechtliche und europarechtliche Rahmenbedingungen für die Einführung eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt, Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht (ZLW) 2003, S. 1 ff..

gewährleisten, steht nicht entgegen. Fraglich ist insofern, inwieweit nach Annex 16 zum Chicagoer Abkommen, welcher internationale Regeln über Fluglärm enthält, Probleme auftreten können. Annex 16 beinhaltet vor allem Vorschriften über die Ausstellung von Lärmzertifikaten und ihre internationale Anerkennungspflicht. Darüber hinaus ist dort ein Lärmhöchstwert festgelegt, der von zivilen Unterschallstrahlflugzeugen einzuhalten ist, damit sie dem von der ICAO gesetzten nationalen Standard entsprechen. Insofern enthält dieser Anhang Regeln über zulässigen bzw. unzulässigen Fluglärm. Die Fassung dieses Annexes aus dem Jahr 2001 hatte ergeben – und zwar unabhängig von der präzisen Einordnung der umstrittenen Rechtsqualität solcher Annexen² –, dass ein Vertragsstaat den Einflug von Luftfahrzeugen anderer Vertragsstaaten in sein Staatsgebiet so lange aus Gründen des Lärmschutzes nicht untersagen kann, bis er einen Vorbehalt über die Anwendbarkeit des Annexes 16 erklärt hat, wenn die ausländischen Luftfahrzeuge die gültigen Lärmstandards einhalten. Für das am Flughafen Frankfurt beabsichtigte Nachtflugverbot bedeutete dies, dass ein Verstoß gegen Annex 16 nur dann vorliegt, wenn im gesamten Staatsgebiet der Bundesrepublik Deutschland keine Alternativkapazitäten zu anderer Zeit oder an einem anderen Flughafen bestünden. In dieser Perspektive stellt sich insbesondere die Frage, ob durch das vom Nachtflugverbot ausgesprochene Flugverbot für solchen Verkehr, der wie der Nachtfracht- oder auch der Integratorverkehr auf Nachtflug angewiesen ist, durch die Notwendigkeit der Verlagerung sich nicht letztlich als umfassende Lande- und damit Einflugversagung darstellt, die im Ergebnis den Regelungsgehalt des Annexes 16 überschreiten würde. Zudem hatte die 33. Generalversammlung der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, die ICAO, ihre Resolution A 33-7 (Consolidated Statement of Continuing ICAO Policies and Practices Related to Environmental Protection) als den maßgeblichen Bezugspunkt. Diese Resolution sieht u.a. in ihrem operativen Teil den Hinweis darauf vor, dass „ICAO Policies and Programmes (are) based on a „balanced approach“ to aircraft noise management...“. Damit wird der sog. „ausgewogene Ansatz“ (balanced approach) mit wesentlicher Bedeutung versehen.³ Der in Appendix C enthaltene ausgewogene Ansatz enthält insofern vier Elemente. Dem Lärm soll begegnet werden durch

- Lärmvermeidung an der Quelle,
- Landes- und Flächennutzungsplanung,
- Lärm mindernde Betriebsverfahren,
- lärmbedingte Betriebsbeschränkungen.

² Dazu Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, 3. Aufl. Köln/Berlin u.a. 2005, S. 107 f.

³ Siehe dazu Giesecke, Nachtflugbeschränkungen und Luftverkehrsrecht, Köln/Berlin u.a. 2006, S. 54 f. m.w.N.

Wesentlich ist dabei zunächst, dass dieser Katalog nicht abschließend ist, sondern schon Appendix C die genannten Elemente als „principle elements“ bezeichnet hatte. So war etwa nicht auszuschließen, was auch die Stellungnahmen der Vertragsstaaten zum Ausdruck brachten, dass zu den hier genannten Elementen des „balanced approach“ auch passiver Lärmschutz hinzutreten könne. Zudem wurde der „ausgewogene Ansatz“ in Appendix C von einem Programm zur Außerdienststellung bestimmter Unterschallstrahlflugzeuge begleitet, welche die Lärmgrenzen gemäß Annex 16, Band 1, Kapitel 3 überschritten.

Insofern hatte das Gutachten schon damals zum Ausdruck gebracht, dass aus diesem Appendix C und der dortigen Erwähnung des „balanced approach“ nicht deutlich wurde, ob Nachtflugbeschränkungen überhaupt unter die vom „balanced approach“ erfassten Betriebsbeschränkungen fallen würden. Denn man könnte durchaus argumentieren, dass dort, wo gar nicht mehr geflogen werden darf, auch kein Betrieb mehr vorliegt, der eingeschränkt werden könnte. Dahingehend könnte man Nachtflugbeschränkungen als zeitbasierte und nicht lärmbasierte Maßnahme verstehen. In diese Richtung gingen auch Argumente auf der 33. ICAO Generalversammlung. Da allerdings kein Vorbehalt zu der einstimmig angenommenen Resolution erklärt wurde, kann man hieraus nur den Schluss ziehen, dass solche Beschränkungen von der Resolution gedeckt sind, da oben genanntes Argument jede Art der Einschränkung von Verkehrsrechten zu rechtfertigen vermag. Es kommt nicht darauf an, dass als Ergebnis der Beschränkung kein Betrieb mehr vorliegt, sondern dass der Effekt der Maßnahme gerade dies hervorruft. Davon abgesehen werden Nachtflugbeschränkungen nur aus Lärmschutzgründen verhängt und sind damit lärmbasierte Maßnahmen im Sinne der Definition.

Zudem erwies sich als problematisch, dass die vorerwähnte Resolution A 33-7 keine Aussage darüber zu machen schien, in welchem Verhältnis die einzelnen Elemente des „ausgewogenen Ansatzes“ zueinander stehen sollten. Greift man auf die Äußerungen der ICAO Exekutive, so wie sie sich in verschiedenen Dokumenten niedergeschlagen haben, zurück, sollen Betriebsbeschränkungen jeweils nicht der erste Schritt zur Lösung von Lärmproblemen sein. Dies lässt – so eine der Schlussfolgerungen des Gutachtens – darauf schließen, dass jedenfalls immer dann, wenn es um Lärmschutzmaßnahmen an Verkehrsflughäfen geht, unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit eine solche Maßnahme zu wählen ist, die in Ansehung des Schutzguts der Gesundheit der Anwohner auch andere Rechtsgüter, wie diejenigen, die mit dem kommerziellen Betrieb eines internationalen Verkehrsflughafens verbunden sind, in die Abwägung einbringt. Die Entschließungsgründe 2 und 3 zur Resolution stützen schließlich eine solche Auffassung.

Danach verstößt das Nachtflugverbot gegen die Resolution, wenn es sich als nicht erforderliches Mittel aus einer Verhältnismäßigkeitsprüfung ergibt.

Die möglichen Auswirkungen für die Frage der Einführung eines Nachtflugverbots basieren wesentlich auf der Einordnung der Rechtsnatur und der Rechts- und Bindungswirkung der Resolution der ICAO Generalversammlung.⁴ Grundsätzlich werden Resolutionen von internationalen Organisationen eher in Ausnahmefällen, und zwar immer bezogen auf die Kompetenz des bestimmten Organs, Bindungswirkung zuerkannt.⁵ Es geht also im Kern um die innerhalb der Organisationsstruktur der jeweiligen internationalen Organisation den Organen zugewiesenen Rechtssetzungskompetenzen. Schaut man zunächst auf die der Generalversammlung der ICAO zugewiesenen Kompetenzen, so sind diese gemäß Art. 49 des Chicagoer Abkommens im Wesentlichen im Bereich der inneren Organisation der ICAO zu sehen. Vor dem Hintergrund des durch die Resolution beendeten Streits zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten um die sog. Hushkit-Verordnung⁶, die vorsah, dass bestimmte ältere Flugzeuge, die zur Verringerung ihrer Lärmimmissionen umgerüstet worden waren, Beschränkungen unterworfen werden sollten, könnte man allerdings möglicherweise zu einer anderen Einschätzung kommen, denn der Konflikt zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und den USA wurde zum einen durch jenen im Juni 2001 vom ICAO-Rat verabschiedeten neuen Lärmhöchstwert, aufgenommen in ein neues Kapitel 4 in Annex 16, Band 1 des Chicagoer Abkommens sowie eben jene Resolution A 33-7 beigelegt.⁷ Die Resolution wurde dabei einstimmig im Wege der Akklamation verabschiedet. Sie folgt damit dem politischen Willen der Vertragsstaaten des Chicagoer Abkommens, in der Zukunft nach dem „ausgewogenen Ansatz“ zu handeln. Eine streng rechtliche Bindungswirkung wird man indes aus der Resolution der Generalversammlung nicht herleiten können. Es soll aber darauf hingewiesen werden, dass sich der Grundsatz des „ausgewogenen Ansatzes“ in neuerer Zeit auch im europäischen Gemeinschaftssekundärrecht etwa in der Richtlinie 2002/30 EG vom 26. März 2002 wieder findet. Ungeachtet der Frage der rechtlichen Verbindlichkeit dürfte deshalb die Analyse des Abkommens von Chicago eine gewisse Tendenz zur stärkeren Berücksichtigung umweltspezifischer Aspekte im internationalen Luftverkehr und auch bei der Anlage und dem Betrieb von Verkehrsflughäfen anzeigen. Die Inkorporation des „ausgewogenen Ansatzes“ im europäischen Sekundärrecht spricht auch für eine

⁴ Dazu Giesecke, FN 3, S. 59 f.

⁵ Siehe dazu etwa Hobe/Kimminich, Einführung in das Völkerrecht, 8. Aufl. Tübingen/Basel 2004, S. 196 f. mwN.

⁶ Dazu umfassend Claes, Aircraft Noise Regulation in the European Union, Journal of Air Law and Commerce 65 (2000), S. 329 ff.

⁷ Dazu Giesecke, FN 3, 57, 58 mwN.

jedenfalls partielle staatliche Akzeptanz des darin zum Ausdruck kommenden Prinzips, zur möglichsten Lärmvermeidung verschiedene Lärmschutzalternativen bei den Interessen der Luftverkehrsindustrie und der Flughafenbetreiber im Sinne der Abwägung zu harmonisieren. Allerdings kann beim jetzigen Planungsstand nicht gesagt werden, dass diese Abwägung zwingend auf die Einführung eines Nachtflugverbots hin zielen müsse.

2. Das Völkerrecht ist insofern weder zwingend auf die Einführung eines Nachtflugverbots gerichtet noch steht es dieser Einführung grundsätzlich entgegen. Dies gilt im Ergebnis auch für das Transitabkommen vom 7. Dezember 1944, da die hiernach zulässigen Beschränkungen der Verkehrsrechte auch Betriebsbeschränkungen an den Zielflughäfen umfassen.

3. Universelles Völkergewohnheitsrecht bzw. allgemeine Rechtsgrundsätze in Richtung einer allgemeinen Akzeptanz von Nachtflugverboten an internationalen Verkehrsflughäfen sind bisher nicht entstanden.⁸ Ebenso wenig gilt dies für regionales Völkergewohnheitsrecht, obwohl gewisse Tendenzen zur Einschränkung von Flugbewegungen bei Nacht, etwa an den europäischen Verkehrsflughäfen von Zürich und Paris Charles de Gaulle, in jüngerer Zeit erkennbar sind. Für den Flughafen Zürich gilt ein Nachtflugverbot nur für den An- und Abflug über deutschem Staatsgebiet; die Regelung bewegt sich für den Flughafen Paris Charles de Gaulle in Richtung auf die noch zu erörternde neue europäische Richtlinie 2002/30. Daraus dürfte jedenfalls derzeit noch nicht die vom Völkerrecht geforderte allgemeine und einheitliche Praxis im Sinne der Bildung von Völkergewohnheitsrecht abzuleiten sein.

II. Regionales Völkerrecht

Im Bereich des regionalen Völkerrechts hat die Europäische Menschenrechtskonvention in der Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte in der Rechtssache *Hatton and others vs. United Kingdom*⁹ eine gewisse Rolle gespielt. Die Menschenrechtskonvention verkörpert, wie allgemein bekannt, den in Europa gewährleisteten Grundrechtsstandard.¹⁰ Nach der o.a. Entscheidung des Straßburger Menschenrechtsgerichtshofs hatte das Vereinigte Königreich eine Verletzung des Art. 8 der Europäischen Menschenrechtskonvention, der jedermann Anspruch auf Achtung seines Privat- und Familienlebens, seiner Wohnung und seines Briefverkehrs gewährleistet,

⁸ Hobe/Stoffel, FN 1, ZLW 2003, S. 1, 9.

⁹ EGMR – GK, vom 8.7.2003, 36022/97; dazu Hobe/Giesecke, Zur Vereinbarkeit von nächtlichem Fluglärm mit Art. 8 EMRK, ZLW 2003, S. 501 ff.

¹⁰ Dazu u.a. Hobe, Europarecht, 3. Aufl. Köln/Berlin u.a. 2006, S.15 mwN.

dadurch verursacht, dass alle von der Regierung des Vereinigten Königreichs zur Verringerung des Nachtfluglärms vorgenommenen Maßnahmen nicht als „the measures necessary to protect the applicants“ anzusehen gewesen seien. Insbesondere habe es allen Regierungsentscheidungen an der sorgfältigen Abwägung einerseits der ökonomischen Interessen des Betriebs eines Flughafens mit andererseits den Gesundheitsinteressen der Anwohner gefehlt. Damit wurde allerdings, wie genauso deutlich zu sagen ist, in keiner Weise eine Aussage im Sinne eines Zwangs zur Einführung eines Nachtflugverbots bei bestimmten Flughäfen gemacht.¹¹ Das Urteil antizipiert vielmehr Lösungen, welche konsensuell unter Berücksichtigung der möglichen Gesundheitsbeeinträchtigung sowie des wirtschaftlichen Nutzens getroffen werden.

III. Bilaterale Luftverkehrsabkommen

Was schließlich die bilateralen Abkommen der Bundesrepublik Deutschland angeht, so wurde in dem Gutachten deutlich herausgestellt, dass Fluglinienpläne als Konkretisierungen der Luftverkehrsabkommen, von denen 17 für Zwecke des Gutachtens analysiert worden waren und 4 davon ausdrücklich als Landepunkt Frankfurt enthalten hatten, insofern völkerrechtlich ein Anspruch auf Landung auf dem Flughafen Frankfurt auch während der Nacht begründeten. Dies galt auch für solche Luftfahrtunternehmen, die aufgrund des am Ankunfts- oder Abflugort gültigen Flugplans zwingend während der Nacht starten oder landen müssen und denen im Fluglinienplan bestimmte, in die Zeit zwischen 23.00h und 05.00h fallende Slots zugesichert wurden.

IV. Zusammenfassung Völkerrecht

Insgesamt hat die völkerrechtliche Analyse ergeben, dass das Chicagoer Abkommen die Ausgestaltung von Nachtflugbeschränkungen dergestalt fordert, dass die Verkehrsrechte des Gelegenheitsverkehrs aus Art. 5 nicht unzulässig eingeschränkt werden. Gleiches gilt für die Rechte des Linienverkehrs aus dem Transitabkommen. Da den Abkommen aber keine Ansprüche auf jederzeitigen Zugang zu Verkehrsflughäfen zu entnehmen ist, würde ein avisiertes Nachtflugverbot keinen entsprechenden Völkerrechtsverstoß darstellen. Notlandungen müssten freilich gemäß Art. 25 des Abkommens weiterhin unbegrenzt möglich sein. Der von der ICAO-Generalversammlung beschlossene „ausgewogene Ansatz“ rückt die Notwendigkeit der in Erwägungziehung umweltrechtlicher Gesichtspunkte in den Mittelpunkt. Das regionale Völkervertragsrecht wie auch Art. 8 stehen so

¹¹ Giesecke, FN 3, S. 69 f.

Nachtflugbeschränkungen nicht entgegen. Dies ist allerdings der Fall für bilaterale Luftverkehrsabkommen, soweit sie Frankfurt als konkrete Destination vorsehen.

V. Europäisches Gemeinschaftsrecht

1. Im Bereich des Europäischen Gemeinschaftsrechts sind, basierend auf Art. 74 f. des EG-Vertrages insbesondere die Verordnungen 2407/92, 2408/92, 2409/92, 2410/92 und 2411/92 von Bedeutung. Namentlich Art. 8 Abs. 2 der Marktzugangsverordnung (MZVO) 2408/92 ergibt eine Schranke, wonach die Ausübung von Verkehrsrechten u.a. den Vorschriften im Bereich des Umweltschutzes unterliegt. Mit anderen Worten kann der freie Marktzugang aus Umweltschutzgesichtspunkten beschränkt werden. Hier prüft die Kommission in ständiger Entscheidungspraxis, ob mitgliedstaatliche Vorschriften, die sich auf Art. 8 Abs. 2 MZVO stützen, mit anderen Bestimmungen des Primär- und Sekundärrechts oder mit den allgemeinen Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts, insbesondere dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, in Übereinstimmung stehen. In der Karlstad-Entscheidung¹² hatte die Kommission u.a. die Abwägungsnotwendigkeit hervorgehoben. Man wird nun feststellen können, dass eine Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit der Luftfahrtunternehmen bei der geplanten Einführung eines Nachtflugverbots nicht vorliegt.

Schwieriger ist die Frage zu beantworten, ob die Verhängung eines Nachtflugverbots die Ziele der Marktzugangsverordnung unangemessen beeinträchtigt. Allerdings könnte die Verhängung eines Nachtflugverbots die Ziele der Marktzugangsverordnung unangemessen beeinträchtigen. Hier ist insbesondere zu fragen, ob Luftfahrtunternehmen durch Beschränkungen an einem Flughafen einen Wettbewerbsnachteil gegenüber einem konkurrierenden Unternehmen, die andere Flughäfen nutzen, erleiden. Dies kann etwa für sog. „home-based carriers“, also für solche Luftfahrtunternehmen in Betracht kommen, die an einem Flughafen ihre Hauptniederlassung haben oder sog. „hub-and-spoke operations“ betreiben.

Insgesamt hat das Gutachten hierzu die Auffassung vertreten, dass ein für den Zeitraum von 23.00h und 05.00h angelegtes, nur von dem Notlanderecht durchbrochenes Nachtflugverbot als sehr schwerwiegender Eingriff nur dann gerechtfertigt sein kann, wenn andere Maßnahmen oder auch Maßnahmenbündel den erforderlichen Lärmschutz nicht gewährleisten.

¹² Entscheidung der Kommission – Zugang zum Flughafen Karlstad - vom 22.7.1998, Abl. EG L 233, 20.8.1998, S. 30.

2. Einschränkungsmöglichkeiten der Streckenrechte können schließlich durch die Schaffung eines sog. Flughafensystems nach Art. 8 Abs. 1 der Marktzugangsverordnung geschaffen werden. Hier wurde etwa konkret untersucht, ob und inwieweit ein Flughafensystem zwischen Frankfurt/Main und Hahn in Betracht kommen könnte. Die Entscheidung über die Einrichtung eines Flughafensystems obliegt gemäß Art. 8 Abs. 5 der Richtlinie den einzelnen Mitgliedstaaten. Dabei ist in Deutschland der Bund gemäß seiner allgemeinen Zuständigkeit für den Luftverkehr nach Art. 73 Nr. 6 GG zuständig. Unter den Kriterien ist bereits festzustellen, dass eine Verkehrsinfrastruktur zwischen Frankfurt und Hahn derzeit praktisch nicht existiert. Indes ist durch die Schaffung der ICE-Strecke zwischen Frankfurt und Köln mit einer ausdrücklichen Haltemöglichkeit am Flughafen Köln/Bonn eine solche Infrastruktur aber gegeben, da die Strecke innerhalb von 60 Min. zurückgelegt werden kann. Für Art. 8 Abs. 1 der Marktzugangsverordnung fehlt es also an den erforderlichen Verkehrsaufteilungsregeln, so dass, falls hieran konkret gedacht werden sollte, gesetzgeberischer Nachholbedarf zu konstatieren wäre.

3. Darüber hinaus hat der Rat im Jahr 2002 eine neue Richtlinie 2002/30 EG verabschiedet, wonach der hier miteinbezogene „ausgewogene Ansatz“ den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft ermöglichen sollte, nach einem dafür vorgegebenen Verfahren nach bestimmten Vorschriften insbesondere solche Flugzeuge, die die Vorschriften des Kapitels 3 nur knapp einhalten könnten, von lärmintensiven Flughäfen der Gemeinschaft nach und nach auszuschließen. Darüber hinaus regelt Art. 6 der Richtlinie die Möglichkeit einer Beschränkung des Zugangs zu Flughäfen durch nur knapp die Vorschrift erfüllende Luftfahrzeuge. Unter solchen Luftfahrzeugen sind zivile Unterschallstrahlflugzeuge zu verstehen, die die in Band 1 Teil II Kapitel 3 des Anhangs zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt festgesetzten Höchstwerte über die Menge von höchstens 5 EPNdP (Effective Persive Noise in Decibel) unterschreitet. Mit dieser Richtlinie soll den Mitgliedstaaten ein Instrumentarium an die Hand gegeben werden, welches ihnen eine gewisse Flexibilität hinsichtlich der zukünftig zu Zwecken des Lärmschutzes zu ergreifenden Maßnahmen einräumen soll. Offen bleibt dabei nach der Formulierung der Richtlinie, in welcher Beziehung Betriebsbeschränkungen und die anderen Elemente des „ausgewogenen Ansatzes“ zueinander stehen.

4. Insofern gelten hier die auch im Bereich der völkerrechtlichen Betrachtungen gemachten Ausführungen. Jedenfalls sind die allgemeinen Grundsätze des Europarechts, insbesondere die verhältnismäßige Abwägung der binnenmarktorientierten und der Umweltschutz-Aspekte einschlägig. Hierzu ist festzustellen, dass Betriebsbeschränkungen Maßnahmen sind, die am gravierendsten in den freien Luftverkehr innerhalb der

Gemeinschaft eingreifen, ein Rechtsgut, welches die Marktzugangsverordnung wie dargestellt im Rahmen der dort gegebenen Beschränkungsmöglichkeiten gewährleistet und für das unter dem Gesichtspunkt des einheitlichen Tätigwerdens des europäischen Gesetzgebers ein Widerspruch zu den Regelungszielen nicht unterstellt werden kann. Insofern ist festzuhalten, dass Beschränkungen, unter die wohl ein Nachtflugverbot wie das in Frankfurt avisierte zu fassen wäre, sich immer als verhältnismäßige Maßnahme erweisen muss, die, wenn man davon ausgeht, dass es sich um eine extrem eingreifende Maßnahme handelt, immer dann angewendet werden kann, wenn alle anderen weniger einschneidenden Maßnahmen keinen entscheidenden Erfolg gezeitigt haben oder versprechen.

VI. Zusammenfassung

Zusammenfassend hat damit das Gutachten bezüglich der völker- und europarechtlichen Vorgaben eines Nachtflugverbots ergeben, dass es sowohl im Völkerrecht als auch im Europarecht eine gewisse Tendenz zur stärkeren auch rechtlichen Verortung von Umweltschutzgesichtspunkten und damit auch von Lärmschutzgesichtspunkten gibt. Zum geplanten Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen gibt es gewisse europarechtliche Bedenken, wobei es derzeit freilich keine diesem Vorhaben eindeutig entgegenstehende Regelung gibt. Bedenken ergeben sich allerdings insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit des außer für den Fall von Notlandungen absolut wirkenden Nachtflugverbots. Mit der Richtlinie 2003/30 ist nun ein erster, freilich gerade bezüglich der Ausgewogenheit des Ansatzes noch der Konkretisierung bedürftiger Schritt hin zu einer klareren Aussage über Nachtflugbeschränkungen gemacht worden. Konkretere Lösungsvorschläge, auch um den politischen Streit um dieses Thema zu entschärfen, wäre jedoch wünschenswert. Die Einführung eines Nachtflugverbots erschien so den Gutachtern angesichts des strikt zu wahrenden Abwägungsgebots innerhalb, insbesondere wegen der vielfältigen, teilweise sogar fundamental betroffenen kommerziellen Interessen von Luftverkehrslinien, Flughafenbetreibern, dem Integratorverkehr usw. als nicht gerade risikoarmer Lösungsansatz.

Insofern bleibt festzuhalten, dass Umweltschutzgesichtspunkte im Völker- und Europarecht einen Stellenwert genießen, der sie als Abwägungsgesichtspunkte prominent neben die wirtschaftlichen Gesichtspunkte der Aufrechterhaltung eines 24-stündigen Flughafenbetriebs setzen.

VII. Perspektiven durch neueste Rechtsprechung

Ergänzend soll kurz auf zwei Urteile des Bundesverwaltungsgerichts aus jüngster Zeit eingegangen werden. Insofern sei darauf verwiesen, dass diese Gesichtspunkte nicht von dem ursprünglichen Gutachten erfasst waren.

1. Zum einen hat das Gericht in seiner Entscheidung vom 16. März 2006 zum Flughafen Berlin-Schönefeld¹³ nicht spezifisch auf die völker- und europarechtlichen Grundlagen und Voraussetzungen des Lärmschutzes hingewiesen. In der Entscheidung erlaubt das Gericht zwar in erster und letzter Instanz den weiteren Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld. Die Richter verpflichten die Flughafenbetreiber allerdings zur Nachbesserung beim Lärmschutz. Im Übrigen verhängen sie ein Nachtflugverbot für die Zeit von 00.00h bis 05.00h sowie einen eingeschränkten Flugbetrieb zwischen 22.00h und 06.00h.

2. In seiner Entscheidung vom 9. November 2006¹⁴ führt das Bundesverwaltungsgericht zudem eine neue Differenzierung ein. Ebenfalls ohne diesbezüglich auf völker- und europarechtliche Voraussetzungen eines Nachtflugverbots einzugehen, stellt das Gericht für die Gewichtung der Belange heraus, dass nächtlicher Expressfrachtverkehr u.a. wegen der deutlichen Konzentration dieser Tätigkeit auf die Nachtzeit sowie die so zu gewährleistende Aufrechterhaltung einer nicht unerheblichen Zahl von Arbeitsplätzen einem entsprechenden Nachtflugverbot für Frachtflüge in der Form von Expressgut entgegenstehe. Passagierflüge seien hingegen unproblematisch auf Tageszeiten zu begrenzen, so dass insofern ein Nachtflugverbot angeordnet werden könne¹⁵

Köln, 5. Februar 2007

Prof. Dr. Stephan Hobe, LL.M

¹³ Az. BVerwG 4 A 1073.04.

¹⁴ Az. BVerwG 4 A 2001.06.

¹⁵ AaO. Rn. 54.

- 355 -

34



Baader Konzept Umwelt GmbH
Landschaft
Projekte

ARGE BAADER-BOSCH

**Bosch &
Partner**
G m b H

Planung + Beratung für
eine umweltgerechte
Landschaftsentwicklung

ARGE BAADER-BOSCH • Weißenburger Str. 19 • 91710 Gunzenhausen

Hessischer Landtag

Ausschusseksretariat
z.Hd. Frau Heike Schnier
Postfach 3240

65022 Wiesbaden

EINGEGANGEN

02. Feb. 2007

Bozol.

Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main

1. Februar 2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

Herr Dr. Baader
Tel.: 0621 / 72 84 86-12

vielen Dank für die Einladung zur Teilnahme an der Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main.

p.baader@baaderkonzept.de

Wir werden an der Anhörung nicht teilnehmen.

Bd/DP Az: 06700

In teilweise von uns für die Fraport AG erstellten Studien, Gutachten und Stellungnahmen im Rahmen von Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren sind die Auswirkungen auf die Umwelt (5.) und auf das Schutzgut Menschen (4.3) eingehend dargestellt, so dass sich sowohl eine schriftliche Stellungnahme als auch eine Teilnahme unsererseits erübrigen.

Zudem sind Methodik, Inhalte und Ergebnisse der Sachverhaltsermittlung im Rahmen der genannten Verfahren mit den Trägern öffentlicher Belange und der betroffenen Öffentlichkeit ausführlich diskutiert worden.

Wir bitten um Ihr Verständnis für unsere Absage.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Paul Baader

Baader Konzept GmbH
Weißenburger Straße 19
D-91710 Gunzenhausen
Tel +49 9831 • 61 93 - 0
Fax +49 9831 • 61 93 - 11

Bosch & Partner GmbH
Schaeferstraße 18
D-44623 Herne
Tel +492323 • 94 62 911
Fax +492323 • 94 62 920

Ø Fraport, Herrn Amann

Raiffeisenbank
Gunzenhausen
BLZ 760 694 68
Kto. 96 440



BERNHARD BREHL
BÜRGERMEISTER

Rathaus Mörfelden Westendstraße 8 64546 Mörfelden-Walldorf
info@moerfelden-walldorf www.moerfelden-walldorf.de

MÖRFELDEN • WALLDORF
STADT DER VIELFALT

Der Bürgermeister Postfach 1455 64529 Mörfelden-Walldorf

Rathaus Mörfelden - Zimmer 205

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
Ausschuss für Umwelt, ländlichen Raum
und Verbraucherschutz
Postfach 3240

Telefon-Zentrale: 06105 / 938-0
Durchwahl: 06105 / 938-811
Telefax: 06105 / 938-967

bernhard.brehl@moerfelden-walldorf.de

Datum: 1. Februar 2007

EINGEGANGEN

65022 Wiesbaden

05. Feb. 2007

S. 05.02.07

Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt / Main

Ihr Schreiben vom 12. Dezember 2006, AZ: I A 2.4
hier: Schriftliche Stellungnahme der Stadt Mörfelden-Walldorf

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Reif,
sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Heidel,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

die Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM) – in der die Stadt Mörfelden-Walldorf Mitglied ist – hat uns darüber informiert, dass von Dienstag, 13. Februar 2007 bis Donnerstag, 15. Februar 2007 im Stadtverordnetensitzungssaal des Rathauses zu Wiesbaden eine öffentliche Anhörung stattfindet. Gegenstand der Anhörung ist der Antrag der Landesregierung betreffend Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main – Drucksache 16/6057.

Wir begrüßen es durchaus, dass die Ausschüsse für Wirtschaft und Verkehr sowie für Umwelt, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz eine Anhörung durchführen, da es sich hierbei um kein formal vorgeschriebenes Verfahren handelt. Gleichwohl waren wir erstaunt über die Zusammenstellung bzw. Auswahl der Anzuhörenden: Als unmittelbar von der Maßnahme Betroffene ist die Stadt Mörfelden-Walldorf nicht zur Anhörung vorgesehen. Umso dringlicher ist es uns deshalb, dass Sie unsere Stellungnahme in Ihren Beratungen besonders gewichten.

Öffnungszeiten Rathäuser (oder nach Vereinbarung)
Montag, Dienstag, Mittwoch, Freitag 8.30 - 12.00 Uhr
Donnerstag 14.00 - 18.00 Uhr

Öffnungszeiten Stadtbüros (oder nach Vereinbarung)
Montag 6.30 - 17.00 Uhr
Dienstag, Mittwoch 8.00 - 17.00 Uhr
Donnerstag 12.00 - 20.00 Uhr
Freitag 8.00 - 13.00 Uhr

ÖPNV-Anschluss:

Riedbahn S7 / 70
 Linien L5, 77, 663 und 5514

Es dürfte bekannt sein, dass die Stadt Mörfelden – Walldorf aus berechtigtem Eigeninteresse den Flughafenausbau ablehnen muss. Raumplanerisch bestehen gravierende Konflikte in Bereichen wie Lärmschutz, verkehrlicher Infrastruktur, Siedlungsentwicklung und Bauleitplanung. Dazu verweisen wir auf unsere ausführliche Stellungnahme vom 15.09.2005 (116 Seiten). Konkret heißt das, mehr Bodenlärm und landseitiger Verkehr in Walldorf aufgrund der Entwicklung des Flughafens im Südbereich, mehr Fluglärm im ganzen Stadtgebiet insbesondere durch eine Zunahme der Starts auf der Startbahn 18-West, Einengung der Planungshoheit aufgrund der Siedlungsbeschränkung, aufgrund von Lärminderungsplanung und dem Konflikt mit dem Belang der Sicherstellung gesunder Wohnverhältnisse.

In einer Zusammenschau der übrigen raumbedeutsamen Konflikte in der Region Rhein/Main, die in rund 45 Gebietskörperschaften ähnlich gelagert sind, lässt sich feststellen, dass das Vorhaben entgegen der landesplanerischen Beurteilung der Raumordnungsbehörden und den Vorgaben der Landesregierung eben nicht raumverträglich durchgeführt werden kann. Wir verweisen auf die aktuellen Stellungnahmen der ZRM und der KAG vom 29.01.2007.

Kommen wir nun zu der vorliegenden Änderung des Landesentwicklungsplans. Das Kernziel lautet: *Zur Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt Main werden die in der Plankarte dargestellten Flächen für die Erweiterung der Flughafenanlagen einschließlich einer neuen Landebahn als Vorranggebiete ausgewiesen, die von konkurrierenden Planungen und Nutzungen freizuhalten sind.*

Damit soll rechtsverbindlich der Standort des Ausbaus im Norden und Süden festgelegt werden. Dieses Ziel wird jedoch keine Rechtswirkung entfalten können. Denn die dem vorbenannten Ziel zugrundeliegende Abwägung ist lückenhaft, sie weist Gewichtungsfelder auf und ist damit rechtsfehlerhaft.

1. Der erste gravierende Abwägungsfehler liegt darin, dass rund 300.000 Menschen in der Region am Tag als mäßig lärmbeeinträchtigt eingestuft werden (S. 221 Umweltbericht), obwohl diese Menschen nach der aktuellen Lärmwirkungsforschung als stark Belästigte einzustufen sind. Zum Beleg wird der qualitätsgesicherte Endbericht der im Auftrag des RDF erstellten Belästigungsstudie „Gutachten Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens“ (vgl. nur S. 273) herangezogen. Das RDF ist eine Einrichtung der Staatskanzlei.
2. Das heißt zum zweiten, wenn die mäßig Betroffenen in Wirklichkeit stark Betroffene sind, dann ist die Zahl der mäßig Betroffenen bisher überhaupt nicht ermittelt worden.
3. Zum dritten wird nicht berücksichtigt, dass für 300.000 erheblich belästigte Menschen zusätzliche Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden, Kostenpunkt schätzungsweise mindestens 300.000.000 €.

4. Die Wirtschaftlichkeitsprüfung lässt viertens unberücksichtigt, dass mit der Verlegung des Werks Ticona und den zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen Mehrkosten von rund 1.000.000.000 € entstehen werden.
5. Es wird fünftens nicht hinreichend zwischen gemeinnützigen und privatnützigen Interessen, welche mit dem Ausbau verfolgt werden, unterschieden. Dies gilt sowohl für das prognostizierte Verkehrsaufkommen, als auch für den Flächenverbrauch im Süden des bestehenden Flughafens.
6. Zudem dürfte sechstens die Übertragung der Flächen des Staatforstes, auf welchen das Vorhaben nun realisiert werden soll, möglicherweise als eine unzulässige Subvention zugunsten der Fraport AG einzuordnen sein. Verstöße gegen das internationale Wettbewerbsrecht können Schadensersatzforderungen nach sich ziehen. Diese können aufgrund der Größe der Flächen weit im dreistelligen Millionenbereich liegen.
7. Die Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt führen siebtens zu weiterem Kostendruck auf den Standort, der mit dem Ausbau entsprechend steigen wird. Der Luftverkehr wird zwangsläufig seinen finanziellen Beitrag zum Klimaschutz leisten müssen. Dies wäre in die Planungsvoraussetzungen einzubeziehen.
8. Die notwendigen verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen werden dem Landeshaushalt aufgebürdet und werden dessen Mittel auf Jahre binden, obwohl für die ausreichende Erschließung eigentlich der Vorhabensträger zu sorgen hat.
9. Damit findet möglicherweise eine weitere unzulässige Subventionierung statt.

Über eine Mitteilung, wie Sie die Belange der Stadt Mörfelden-Walldorf berücksichtigen, wären wir dankbar; wenn wir schon nicht berücksichtigt werden zur Anhörung, sollte uns wenigstens das Ergebnis zugänglich gemacht werden.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr





regionales
dialogforum

Flughafen Frankfurt

Regionales Dialogforum Diesterwegstraße 10 D-60594 Frankfurt

Herrn
Clemens Reif
Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr
Hessischer Landtag

65183 Wiesbaden

2. Februar 2007
Prof. Dr.-Ing.
Johann-Dietrich Wörner
Vorsitzender des Regionalen
Dialogforums
☎ 0 61 51/16 21 20
[vorsitzender@dialogforum-
flughafen.de](mailto:vorsitzender@dialogforum-flughafen.de)

Herrn
Heinrich Heidel
Vorsitzender des Ausschusses für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz
Hessischer Landtag

65183 Wiesbaden

Anhörung zum Antrag der Landesregierung betreffend Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 - Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main - Drucks. 16/6057

Sehr geehrter Herr Reif, sehr geehrter Herr Heidel, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

über Ihre Einladung zur Ausschussanhörung zur Änderung des Landesentwicklungsplanes bin ich sehr erfreut und nehme gerne die Gelegenheit wahr, wie gewünscht, zu den Tagesordnungspunkten unter TOP 1 *Rechtliche Grundlagen und Verfahrensfragen* und TOP 2 *Planungsanlass Flughafenerweiterung - Bedarf / Raumordnerische Zwecke* schriftlich Stellung zu beziehen. Dabei nehme ich in Teilen Bezug auf meine frühere Stellungnahme vom 23. Sept. 2005 zum Entwurf Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000, die dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) vorliegt. Ich möchte mich deswegen auch auf inhaltliche Aspekte beziehen, die nicht unmittelbar im Zusammenhang zu TOP 1 oder TOP 2 der Anhörung stehen, aber aus meiner Sicht als Vorsitzender des Regionalen Dialogforums Flughafen Frankfurt/Main (RDF) zwingendermassen mit meiner Arbeit als „Hüter der Mediation“ verbunden sind. In den folgenden Ausführungen werde ich mich auf wenige Gesichtspunkte konzentrieren, die sich als

Überschneidung aus der aktuellen Arbeit des RDF sowie dem vorliegenden Antrag zur Änderung des Landentwicklungsplans Hessen 2000 (LEP) ergeben. Soweit ich Anregungen für die Ergänzung von Aspekten gebe, sind diese nicht als Ablehnung des vorliegenden Entwurfs zu verstehen, sondern als Ergänzung, wenn es zu einer weiteren Überarbeitung kommen sollte. Vor allem sind sie als perspektivische Hinweise zu verstehen in Bezug auf die weiteren Planungs- und Politikprozesse im Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung des Flughafens und seines Umfeldes.

Bitte berücksichtigen Sie, dass es sich hier um eine persönliche Stellungnahme des RDF-Vorsitzenden handelt. Sie gibt nicht notwendigerweise die Auffassung aller einzelnen Mitglieder des RDF wieder.

Basis Mediationspaket

Das Mediationspaket ist die Basis und der rote Faden für die Arbeiten im RDF. Die Umsetzung und Weiterentwicklung der erzielten Ergebnisse stellen für mich als Vorsitzender des RDF eine Verpflichtung dar. Dem Land Hessen mit Landesregierung und Landtag kommt ebenso eine entscheidende Rolle zu. Mit der vorgeschlagenen Änderung des Landesentwicklungsplans wird die seit 2000 feststehende politische Unterstützung des Mediationspakets mit Ausbau, Nachtflugverbot, Anti-Lärm-Pakt, Optimierung und Regionales Dialogforum in eine formale raumplanerische Grundlage überführt. Das RDF arbeitet seit dem Jahr 2000 kontinuierlich an der Umsetzung aller Bestandteile des Mediationspakets. Wie bereits in meiner vorherigen Stellungnahme zum Entwurf des LEP, sehe ich dementsprechend ein Hauptanliegen darin, möglichst alle Punkte der Mediation gleichwertig im LEP zu verankern, um dem Charakter als nicht aufschnürbare „Paket“ gerecht zu werden.

Diesem Anliegen sind aufgrund der unterschiedlichen Natur der fünf Bestandteile Grenzen gesetzt. Während der Ausbau mit seinen raumwirksamen Auswirkungen Gegenstand verbindlicher raumplanerischer Ziele sein kann, handelt es sich beim Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt vor allem um angestrebte betriebliche Regelungen bzw. Kostenerstattungen/Entschädigungen, die nicht zum klassischen Kanon der Raumplanung gehören. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung zum Ausbau des Flughafens Schönefeld auch zu der Frage Stellung genommen, wie sich das Verhältnis zwischen Landesplanung und Fachplanung, also hier zwischen LEP und einem möglichen Planfeststellungsbeschluss darstellt. Ich habe mich dafür eingesetzt, dass die hiernach verbleibenden Spielräume auf der Ebene der Landesplanung so weit wie möglich zugunsten einer verbindlichen Verankerung des gesamten Pakets genutzt werden.

Aus meiner Sicht sollte sich die politische Unterstützung der Umsetzung des Mediationspakets durch das Land nicht allein auf die – wo möglich verbindliche – Verankerung im LEP und ggf. den Erlass eines Planfeststellungsbeschlusses beschränken. Um die Vorteile der Region durch den Ausbau so weit wie möglich auszuschöpfen und gleichzeitig Belastungen so weit wie möglich zu vermeiden, zu beschränken oder auszugleichen, wird es erforderlich sein, dass alle wesentlichen Akteure, die

Fraport, Kommunen, Luftfahrtunternehmen, die regionalen Wirtschaftsakteure, Verbände und Anwohnerinitiativen, gemeinsam nach Synergien und optimaler Abstimmung suchen. Dem Land mit Landesregierung und Landtag kommt dabei eine vielfältige Schlüsselrolle zu, sei es als Partner von konkreten Vereinbarungen, als Regulator, mit Beiträgen zur Finanzierung oder mit der flankierenden politischen Unterstützung einer auf Kooperation statt Konfrontation ausgerichteten Entwicklung in der Region.

Anti-Lärm-Pakt

Der Ausbau von Luftverkehrskapazitäten in Ballungsräumen ist bei entsprechender Ausnutzung unweigerlich mit der Zunahme von Lärmbelastungen der Anwohner verbunden. Dies zeigt sich auch in den Auswirkungsbetrachtungen zu den verschiedenen Varianten im LEP. Geht man von den Ergebnissen der vom RDF beauftragten umfangreichen Studie zur Frage der Belästigung der Menschen der Region durch Fluglärm aus, die 2006 abgeschlossen wurde, so wird die Zahl der erheblich Belästigten im Zuge des Ausbaus nochmals deutlich steigen. Die Tatsache, dass viele Menschen – häufig ohnehin schon stark von Fluglärm betroffen – noch weitere Belastungen hinnehmen müssen, war schon Thema im Mediationsverfahren. Damals hat man sich auf eine Reihe von Maßnahmen und Randbedingungen verständigt, um Belastungen so gering wie möglich zu halten.

Zentrales Instrument ist der Anti-Lärm Pakt. Diesen umzusetzen ist Aufgabe des RDFs und aller beteiligter Akteure. Manche Punkte konnten schon erfolgreich etabliert werden, ein großer Teil muss dringend und mit Nachdruck angegangen werden, vor allem im Bereich des aktiven Schallschutzes. Unter aktivem Schallschutz werden alle Maßnahmen verstanden, die dazu geeignet sind, dass Lärmemissionen erst gar nicht entstehen. Darunter fallen z.B. die Lärmoptimierung von An- und Abflugverfahren, die Festlegung von Flugrouten, die Häufigkeit der Nutzung bestimmter Bahnen und Routen, die Nutzung lärmärmerer Flugzeuge aber auch Betriebsbeschränkungen.

Auf der Seite der Landesplanung sind die Möglichkeiten verbindlicher Vorgaben hierzu beschränkt. Dennoch kommt den Festlegungen, Planungsgrundlagen und Auswirkungsbetrachtungen im LEP Entwurf in zweierlei Hinsicht eine Bedeutung zu:

1.) Einheitliche Regelung der Fluglärmfassung

Zum einen ist dies die Frage der „richtigen“ Fluglärmfassung, die immer wieder im Fokus der Diskussion steht, weil es bislang keine allgemein akzeptierte Methode gibt. Die Hessische Landesplanung sieht nach aktuellem Stand unterschiedliche Vorgehensweisen vor. Dabei werden sowohl unterschiedliche Quelldaten (AzB84, AzB99) als auch verschiedene Darstellungsformen (Realverteilung, 100/100-Regel) gewählt. Ursprünglich wurde seitens der Mediation die Vereinbarung getroffen, die Fluglärmrechnungen nach der Empfehlung des LAI (Länderausschuss für Immissionsschutz bzw. Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft für

Immissionsschutz) vorzunehmen. Demnach sind zu berücksichtigen: Äquivalenzparameter $q=3$, 100/100-Regel und AzB84. Die mit der Verwendung der AzB84 einhergehende bewusste Überschätzung des Lärms, da die Berechnungen mit einem angenommenen Mix an lauterer Flugzeugtypen erfolgt, der heute weit überholt ist, war in der Mediation bewusst als Ansatz gewählt worden. In der vorliegenden Umweltprüfung zur Änderung des LEP ist die Ermittlung und Darstellung der Lärmauswirkungen sowohl anhand der so genannten Realverteilung (bzw. standardisierte Betriebsrichtungsverteilung; ebenso verwendet in den Antragsunterlagen der Fraport zum Planfeststellungsverfahren) als auch nach der so genannten 100/100-Regel vorgenommen worden, wobei für die Berechnung die AzB99, also ein aktuellerer und damit leiserer Flugzeugmix verwendet wurde. Die Festlegung des Siedlungsbeschränkungsbereichs erfolgt hingegen in methodisch gleicher Art und Weise wie im Regionalplan Südhessen 2000 auf Basis der AzB84. Die Regionalversammlung hat erst auf seiner Sitzung im Nov. 2006 hierzu bestätigt, dass für den Siedlungsbeschränkungsbereich 2020 auch die Methodik der LAI-Leitlinie verwendet wird (60 dB(A) Isophone, Äquivalenzparameter $q=3$, 100/100-Regel und AzB84).

In den Arbeiten des RDF der letzten Jahre wurden – anders als in der Mediation – die Quelldaten der AzB99 verwendet, weil die Daten der AzB84 nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen. Eine neue zusätzliche Variante ergibt sich mit der Novellierung des Fluglärmsgesetzes, wenn die zugehörigen untergesetzlichen Regelwerke (hier AzB) ebenso novelliert werden. Eine Expertengruppe hat bereits im Auftrag des Umweltbundesamts (UBA) einen abgestimmten Vorschlag erarbeitet, der auf den Vorgaben des im Dez. 2006 im Bundestag verabschiedeten Gesetzentwurfs beruht (siehe Bundestagsdrucksache 16/508). Falls dieser Expertenvorschlag übernommen wird, würden sich weitreichende Änderungen in der Berechnungsmethodik und Darstellungsform (u.a. so genannte Realverteilung mit 3-Sigma Regelung) ergeben.

Ziel sollte deswegen für möglichst alle vorliegenden Fluglärmkarten und Regelungen eine Vergleichbarkeit und Transparenz sein, die jederzeit die Nachvollziehbarkeit ermöglicht. Mit der in der Änderung des LEP vorgenommenen Vorgehensweise gelingt dies leider nur teilweise.

Eine einheitliche Regelung würde eine deutliche Vereinfachung des Sachverhalts bedeuten. Dabei hat die Mediation die Vereinbarung getroffen, dass über die Verwendung der 100/100-Regel gewährleistet werden soll, dass die Schutzansprüche für die stark Betroffenen im Bereich der seltener genutzten Betriebsrichtung genauso gelten, wie für die stark Lärmbetroffenen in der häufigeren Betriebsrichtung. Auch die 3-Sigma Regelung greift diese Überlegung für die spezifischen Gegebenheiten am Standort Frankfurt nicht ausreichend auf. Denn auch die seltenere Betriebsrichtung kommt so häufig vor, dass nicht von einer Ausnahme ausgegangen werden kann (hier: Betriebsrichtung Ost, bzw. 07-Betrieb mit ca. 25 % Flugbetrieb im Jahr) und die damit verbundenen punktuellen Lärmauswirkungen für

mehrere Ortslagen weit höher liegen als diejenigen bei Westbetrieb. Dies gilt umso mehr, weil erfahrungsgemäß vor allem in den Sommermonaten eine Konzentration auf die seltenere Betriebsrichtung zu beobachten ist, die Zeit in denen der Aufenthalt im Freien und nächtliche Lüftung besonders relevant sind.¹ Eine rechnerische Mittelung über sechs Monate, wie sie in der Realverteilung erfolgt, wird aufgrund der erheblichen Unterschätzung der Lärmwerte den Schutzerfordernungen der Betroffenen in diesen mehrwöchigen, standortspezifisch begründet besonders starken Belastungen nicht gerecht. Es sollte also entweder die 100/100 Regel oder ein anderes Verfahren mit einer Mittelung über kürzere Zeiträume (z.B. Bezug auf den am stärksten belasteten Monat) gewählt werden.

2.) Zukunftshorizont über Bewegungskontingent regeln

Ein zweiter Aspekt des Anti-Lärm Pakts im LEP betrifft vor allem den Blick in die Zukunft. Die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens aktualisierte Luftverkehrsprognose bezieht sich auf das Jahr 2020, nachdem die Darstellungen in den bisherigen Unterlagen den Prognosefall im Jahr 2015 herangezogen haben. Dieser erweiterte Prognosehorizont wurde auch im Rahmen der vorliegenden Änderung des LEP herangezogen. Diese Entscheidung begrüße ich ausdrücklich, weil sich damit auch eine Diskussion aus dem RDF wiederfindet. Wir haben uns umfangreich mit den möglichen Auswirkungen unterschiedlicher Prognosehorizonte sowie Kapazitätsgrenzen beschäftigt. Die Auswirkungsbetrachtungen als Abwägungsgrundlage haben die Lärmauswirkungen im Blick, die sich aufgrund des für 2020 angenommenen Flugverkehrs ergeben. In der Vergangenheit hat sich gezeigt, dass ein unbegrenzter Anstieg von Flugbewegungen auch nach Ablauf der Prognosehorizonte für eine Vielzahl von Konflikten gesorgt hat, die im Nachhinein rechtlich und tatsächlich nur unzureichend gelöst werden konnten und zu Vertrauensverlusten in der Bevölkerung in Bezug auf die Verlässlichkeit von Flughafen und Politik geführt haben.

Vor allem in Bezug auf die fortdauernde Diskussion zu möglichen Kapazitätserweiterungen bis oder über das Jahr 2020 hinaus wäre eine Regelung in Form eines Bewegungskontingents ein sinnvolles und wichtiges Instrument. Dies widerspricht meiner Ansicht nach nicht der Beschreibung des Erweiterungsbedarfs des Flughafens im LEP. Die konkrete Ausgestaltung und Festlegung, zum Beispiel den Umgang mit geänderten Prognosen zu definieren, wäre wiederum Gegenstand der Genehmigung, aber die grundlegende Entscheidung für eine angemessene Begrenzung im Sinne der vorsorgenden Kapazitätsplanung, der notwendigen Planungssicherheit und gleichzeitig des umfassenden Lärmschutzes sollte Teil der Landesplanung sein oder jedenfalls politisch verankert werden. An dieser Stelle wäre ebenso wie zur Betonung der schutzbedürftigen Nachtruhe auch eine Aussage zur maximalen Anzahl der zulässigen Flugbewegungen denkbar. Eine solche Regelung, die beispielsweise durch eine Überprüfung in einem geeigneten Zeitraum bei begründetem Bedarf angepasst werden

¹ Diese Form der Berechnung war in der Mediation ausdrücklich Konsens für die nächtlichen Fluglärm, während für den Tag Fraport schon damals eine andere Position vertreten hatte.

könnte, würde einen weiteren Schritt zur Vertrauensbildung in der Region bedeuten. Ohne Kontingentregelung ist nicht auszuschließen, dass Lärmschutzprobleme entstehen, die erheblich Einfluss auf die Siedlungsstruktur nehmen (z.B. über neue zusätzliche Betroffenheiten).

Nachtflugverbot

Ich hatte mich im Zuge des Änderungsverfahrens zum LEP dafür eingesetzt, dass gerade das Nachtflugverbot als elementarer Baustein des Mediationspakets verbindlich im LEP verankert wird um die feste Verknüpfung zwischen Ausbau und Nachtflugverbot deutlicher herauszustellen und abzusichern. Im Rahmen der schwierigen rechtlichen Abgrenzung zwischen den Kompetenzen der Landesplanung und Fachplanung, wurden verschiedene Optionen geprüft, wie das Nachtflugverbot unter Wahrung der Vorgaben der Rechtsprechung verbindlich verankert werden kann.

Die im vorliegenden Entwurf des LEP u.a. auf Vorschlag des RDF gewählte Form zur Berücksichtigung des Nachtflugverbots als Grundsatz ist grundsätzlich zu begrüßen (Grundsatz in Festlegungen III.1). Ebenso trägt die gewählte Formulierung, dass für „die besonders schutzbedürftige Nachtruhe der Bevölkerung ein umfassender Lärmschutz in den Kernstunden in der Nacht von herausragender Bedeutung“ ist, zu einer weiteren Verankerung des Nachtflugverbots bei, zumal das Nachtflugverbot auch als Planungsgrundlage ausdrücklich genannt wird. Die Abwägung bezüglich der Belastungen durch nächtlichen Fluglärm beruht darauf. Ein einfaches Abweichen hiervon im Planfeststellungsverfahren (soweit es sich nicht um begründete Ausnahmen im Einzelfall handelt) ist aus diesem Grund nicht möglich.

Damit wurde der bestehende Spielraum zur intendierten Verankerung des Schutzes der Bevölkerung vor nächtlichem Fluglärm durch ein Nachtflugverbot im LEP durch die Landesregierung weiter genutzt als im ersten Entwurf. Ich werte die Formulierung zu den Lärmschutzvorgaben deswegen als einen Erfolg im Sinne der Mediation. Meine Intention ist es aber weiterhin, einen weiteren Schritt zum zukünftigen Schutz der Bevölkerung zu gehen, auch um größeres Vertrauen in politische Zusagen sicher zu stellen. Schließlich soll das Nachtflugverbot, so wie von der Mediation vorgesehen, zusammen mit der Inbetriebnahme der Bahn durch eine entsprechende Festlegung im Planfeststellungsverfahren endgültig verankert werden.

Externes Risiko

Als Bestandteil der Sicherheits- und Risikobetrachtung im Umweltbericht ist auch die Thematik des externen Risikos berücksichtigt worden. Diese Thematik hat das RDF seit seinem Beginn verfolgt und die Diskussion intensiv mit geführt. Aufgrund der im Nov. 2006 getroffenen Übereinkunft zur Betriebsverlagerung von Celanese/Ticona ist ein wesentlicher kritischer Faktor ausgeräumt worden.

Allerdings verbleiben Risikofaktoren, die notwendigerweise mit dem regulären Flugbetrieb einhergehen. Es existieren weiterhin als für Fragen des externen Risikos besonders relevant einzustufende Betriebe im Flughafenumfeld. Dabei denke ich insbesondere an öffentliche Einrichtungen (z.B. ICE-Fernbahnhof, Commerzbank-Arena) oder an weiterhin bestehende betriebliche Einrichtungen am Flughafen Frankfurt/Main (z.B. DEA-Tanklager, Rohrfernleitungen) sowie schließlich weitere Einflussgrößen auf das externe Risiko (z.B. Vogelschlag).

Die im Zusammenhang mit Risikofragen stehenden potenziellen Nutzungskonflikte von Flächen im Umfeld des Flughafens sind mangels eindeutiger Vorschriften und aufgrund der komplexen Zusammenhänge raumordnerisch nur beschränkt bewältigbar. Umso mehr sehe ich das Erfordernis, einen Prozess zum Risiko-Management am Flughafen Frankfurt/Main zu initiieren, das auf Kooperation und Koordination aller relevanten Akteure setzt und zum Ziel hat, Potenziale für die Risikominimierung zu identifizieren und umzusetzen. Hierzu sind vom RDF bereits wesentliche Vorarbeiten geleistet worden. Ich schlage konkret vor, dass über den unmittelbaren Bezug zu dieser Stellungnahme hinaus ein systematischer und transparenter Prozess begonnen wird. Das RDF hat hierzu ein Gutachten erstellen lassen und eine Diskussion über die Umsetzung und Weiterentwicklung des Konzepts begonnen. Mit den Festlegungen im Entwurf des LEP wird aus meiner Sicht die rasche Einführung eines gemeinsam getragenen Risikomanagements unter Beteiligung der wichtigsten betroffenen Akteure in und außerhalb der Luftverkehrsbranche noch wichtiger.

Monitoring

Das RDF hat sich bereits intensiv mit unterschiedlichen Ansätzen zu Monitoringsystemen beschäftigt. Hierzu wurden Gutachten erstellt (z.B. Umweltmonitoring, Fluglärmmonitoring), Verständigungsprozesse initiiert sowie vorgelegte Konzepte konkretisiert und umgesetzt. Monitoring ist für zahlreiche Sachfragen ein geeignetes Instrument, wesentliche Anforderungen seitens betroffener Akteure (allgemeine Öffentlichkeit, betroffene Anwohner, beteiligte Behörden etc.) z.B. als Frühwarnsystem oder als Kontrollsystem zu erfüllen.

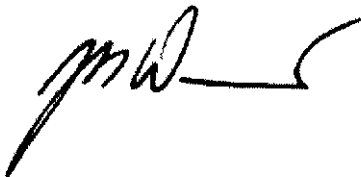
Spätestens durch die Einführung der strategischen Umweltprüfung, aber auch als Bestandteil modernen Verwaltungshandelns ist das Land Hessen ebenfalls mit konzeptionellen Überlegungen und der Umsetzung geeigneter Monitoringsysteme befasst. In den Unterlagen zur Änderung des LEP ist z.B. ausgeführt, dass Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung der LEP-Änderung auf die Umwelt geplant sind. Diese beziehen sich z.B. auf die laufende Raubeobachtung (z.B. Entwicklung Verkehrsflächen), die Waldfunktionskartierung oder die Immissionsüberwachung zu Luftschadstoffen.

Es haben bereits erste Gespräche zwischen Vertretern aus dem Hessischen Umweltministerium (HMULF) sowie dem RDF stattgefunden, um über die mögliche Ausgestaltung und bestehende

Synergien im Kontext eines Umweltmonitoring zu diskutieren und zugleich den unterschiedlichen Positionen im RDF gerecht zu werden. Dieser Prozess sollte fortgeführt und verstetigt werden. Dabei sollten im weiteren Verlauf auch die vom RDF identifizierten weiteren Themenbereiche, für die ein Monitoring sinnvoll erachtet wird, berücksichtigt werden. Zu diesen Themen gehören beispielsweise aus Sicht des RDF die Bereiche (Fluglärm-) Belästigung, Sozialmonitoring oder im Kontext zu Luftverkehrsprognosen das Prämissenmonitoring. Nach der bisherigen Diskussion im RDF könnte weiterhin ein integriertes Umwelt- und Nachbarschaftshaus, das am Flughafen Frankfurt/Main angesiedelt ist, die zugehörige organisatorische Plattform für die unterschiedlichen Monitoringansätze bieten. Hierzu ist im Weiteren noch ein intensiver fachlicher Austausch notwendig. In diesem Sinne bitte ich Sie, sich auch für diesen für die Vertrauensbildung in der Region wichtigen Aspekt im Rahmen Ihrer Aufgaben politisch einzusetzen.

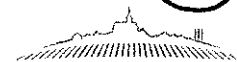
Ich hoffe sehr, dass die von mir vorgebrachten Gesichtspunkte im weiteren Verlauf des Änderungsverfahrens zum LEP weiterführend für Ihre Diskussionen sind. Im Rahmen meines mündlichen Beitrags während der Anhörung am 13. Februar 2007 werde ich wunschgemäß das Fazit dieser persönlichen Stellungnahme vortragen. Darüber hinaus stehe ich für Fragen aus dem Kreis der Abgeordneten des Hessischen Landtags vor und während der Anhörung gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



- 367 -

(37)



Hochheim am Main
wein & sektstadt

Magistrat der Stadt Hochheim am Main - Postfach 11 40 - 65233 Hochheim am Main

**Hessischer Landtag,
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr,
Ausschuss für Umwelt, ländlichen Raum und
Verbraucherschutz
Postfach 3240
65022 Wiesbaden**

EINGEGANGEN

06. Feb. 2007

06.02.

Der Magistrat

Rathaus

Burgeffstraße 30/Le Pontet-Platz
Claßmannstraße 8
65239 Hochheim am Main
Telefon: 06146/900-0
Fax: 06146/900-199
<http://www.hochheim.de>

Fachdienst:

Bürgerbetreuung/Öffentliche Sicherheit
und Ordnung

Aktenzeichen:

FD 11 / 14 113-71
Sachbearbeiter/in:
Ernst-Willi Hofmann
Zimmer: 3
Durchwahl: 06146/900-130
Fax: 06146/900-193
mailto:hofmann@hochheim.de

Datum:

30.01.07

Öffentliche Anhörung zum Antrag der Hessischen Landesregierung betreffend Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 - Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main -

Sehr geehrte Damen und Herren,

über die Initiative „Zukunft Rhein-Main – Aktion gegen Flughafenausbau“ und die Kommission zur Abwehr des Fluglärms, Flughafen Frankfurt Main, haben wir Unterlagen zur von Ihren beiden Ausschüssen geplanten öffentlichen Anhörung vom 13. bis 15. Februar 2007 zur Kenntnis genommen. Wir hätten als Vertreter einer von einem Ausbau des Flughafens ebenfalls betroffenen Stadt gerne die Möglichkeit genutzt, die Landespolitikerinnen und Landespolitiker über die Auswirkungen der LEP-Änderung auf die Menschen, die hier wohnen und arbeiten, aufzuklären. Aus den Informationen ergibt sich jedoch, dass die Anhörung hinsichtlich Themen- und Sprecherauswahl schon so stark strukturiert und festgeschrieben zu sein scheint, dass solche zusätzliche Ansinnen kaum noch erfüllt werden können. Das bedauern wir sehr.

Wir erinnern ausdrücklich an die Stellungnahme der Städte Flörsheim, Hattersheim und Hochheim zum Thema vom 13. September 2005, abgegeben von der Kanzlei Nörr Stiefenhofer Lutz, München, die die Argumente, die gegen den Antrag der Landesregierung sprechen, bündelt. Tenor der Stellungnahme ist unser **Antrag, das Planungsverfahren einzustellen, weil es den europa-, bundes- und landesplanungsrechtlichen Anforderungen und unserer Planungshoheit nicht gerecht wird.**

Öffnungszeiten des Rathauses:

Montag - Mittwoch:
8.30 - 12.00 Uhr
Donnerstag:
15.00 - 18.30 Uhr
Freitag:
8.30 - 12.00 Uhr

Bankverbindungen der Stadtkasse Hochheim am Main:

Taunus-Sparkasse Hochheim
BLZ: 512 500 00
Konto 6 025 021
IBAN: DE6951250000006025021
BIC: HELADEF1TSK

Mainzer Volksbank Hochheim
BLZ: 551 900 64
Konto 292 070 16

Nassauische Sparkasse Hochheim
BLZ 510 500 15
Konto 213 000 012

Postbank Frankfurt
BLZ: 500 100 60
Konto 88 98 609



Seite 2

Viele Menschen, die an der Sachdiskussion interessiert sind, vertreten die Auffassung, dass die Anhörung nicht dazu führen wird, die schon klar geäußerten Entscheidungspfade zu überdenken. Sie halten die Meinungen schon für so festgezurr, dass auch mit den besten Argumenten keine andere Entscheidung als die Annahme des Antrags der Landesregierung heraus kommen könnte. Die Stadt Hochheim am Main erwartet, dass ihre Argumente gegen die landesplanerischen Festlegungen zum Flughafenausbau und die Beiträge der von Ihnen ausgewählten Rednerinnen und Redner zu einer ernsthaften, sachlichen und ergebnisoffeneren Diskussion über die landesplanerische Entscheidung führen.

Wir wollen die öffentliche Anhörung verfolgen. Bitte teilen Sie uns möglichst kurzfristig mit, in welchem Maß und in welchem Rahmen Vertreterinnen und Vertreter der Stadt Hochheim am Main an der Veranstaltung teilnehmen können und was zu tun ist, um unsere Anwesenheit sicher zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen


Angelika Munck
Bürgermeisterin

FORSCHUNGS- UND BERATUNGSBÜRO MASCHKE

FBB - MASCHKE

**Stellungnahme zur Änderung des Landes-
entwicklungsplans (LEP) Hessen 2000
- Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main**

Bericht 01-HLT-070502

| | |
|-----------------|------------------------|
| Datum: | 5. Februar 2006 |
| Bearbeitet von: | PD Dr.-Ing. C. Maschke |
| Berichtsumfang: | 16 Seiten |

1 Aufgabenstellung

Das Forschungs- und Beratungsbüro Maschke (Herr PD Dr. C. Maschke) wurde vom Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr sowie vom Ausschuss für Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz des Hessischen Landtags gebeten – im Rahmen der Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main – eine schriftliche Stellungnahme zu Punkt 4.1, „Lärmkonturen - Vorgehensweise / Berechnungen“, abzugeben. Konkrete Fragen des Landtags wurden nicht formuliert.

Die hier vorgelegte Stellungnahme nimmt Bezug auf die Berechnungsgrundlagen (100 %-Regel, AzB) sowie auf die zugrunde gelegten Wertstufen (Bewertungsklassen).

Berlin, den 5. Februar 2007



PD Dr.-Ing. habil C. Maschke

2 Kurzfassung

Die Anwendung der 100 %-Regel als Berechnungsgrundlage für Fluglärmkonturen ist aus lärmmedizinischer Sicht zu begrüßen, da nachteilige Auswirkungen des Fluglärms auch an Tagen hoher Fluglärmbelastung (ungünstige Betriebsrichtung) vermieden werden sollten. Eine Kompensation der nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms an Tagen geringerer Fluglärmbelastung (günstige Betriebsrichtung) ist z. B. bei Kommunikationsstörungen, Leistungsbeeinträchtigungen und gestörter Erholung am Tag sowie in der Nacht (erholsamer Schlaf) nicht bzw. nicht vollständig gegeben.

Da Berechnungsverfahren und Richtwerte nicht unabhängig voneinander sind, erschwert die Anwendung verschiedener AzB-Versionen die Nachvollziehbarkeit bzw. Transparenz bei einem Variantenvergleich. Hier sollten gleiche Berechnungsverfahren zur Anwendung kommen.

Entscheidend für den Variantenvergleich ist der Bewertungsrahmen, der in der Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplan (LEP) Hessen 2000 mit Hilfe von Wertstufen (Bewertungsklassen) gebildet wird. Für den Tag werden auf der Grundlage von Fluglärm-

Dauerschallpegeln vier Wertstufen definiert, für die Nacht auf der Grundlage von Maximalpegelüberschreitungshäufigkeiten drei Wertstufen. Die Wertstufen sollen der spezifischen Situation am Frankfurter Flughafen gerecht werden und weitgehend der Vorsorge Rechnung tragen. Sie wurden laut Umweltbericht am Tage an der Fluglärmbelastung und in der Nacht am fluglärmbedingten Erwaschen orientiert.

Eine Überprüfung der Wertstufen ergibt jedoch ein anderes Bild.

- Die Wertstufen für den Tag stimmen nicht (mehr) mit dem heutigen lärmmedizinischen Erkenntnisstand (RDF-Belastungsstudie) überein. Die höchste Wertstufe (Wertstufe A) umfasst (im Rhein-Main Gebiet) nicht – wie im Umweltbericht angegeben – den Beginn der erheblichen Belastung, sondern liegt bereits im Bereich erhöhter Gesundheitsrisiken. Die Wertstufe B liegt weit im Bereich der erheblichen Belastung und auch die Wertstufe C liegt noch oberhalb der Schwelle zur erheblichen Belastung. Die Wertstufe D stellt keinen Belastungsbereich dar, in dem die Lärmbelastung nur noch als geringfügig anzusehen ist (Relevanzschwelle).

Die Wertstufen am Tage liegen um etwa 10 dB zu hoch.

- Die Wertstufen für die Nacht weisen grundlegende Mängel auf. Sie sind nach lärmmedizinischen Erkenntnisstand wenig geeignet die Auswirkungen der nächtlichen Fluglärmbelastung zu klassieren, da sie nur anhand von Maximalpegelüberschreitungshäufigkeiten gebildet wurden. Maximalpegelüberschreitungshäufigkeiten müssen zwingend mit einem Dauerschallpegel gekoppelt werden, da sonst in der Nacht unendlich viele Flugereignisse kurz unterhalb der Maximalpegelschwelle stattfinden können, ohne dass sich ein Handlung- oder Abwägungsbedarf ergibt. Das ist vor dem Hintergrund der hohen Flugbewegungszahlen im Rhein-Main Gebiet von besonderer Bedeutung.

Aufgrund der gravierenden Differenzen zwischen den Wertstufen und dem aktuellen Erkenntnisstand ist der vorliegende Variantenvergleich (Drucksache 16/6057) wenig aussagekräftig. Werden die Wertstufen den heutigen Erkenntnissen zur Auswirkung von Fluglärm im Rhein-Main Gebiet angepasst, können sich erhebliche Veränderungen hinsichtlich der Fluglärm Auswirkungen auf die Wohn-/Umfeldfunktionen sowie auf die Erholung der Menschen ergeben. Es ist zu empfehlen einen erneuten Variantenvergleich, mit angepassten Wertstufen für die Fluglärmbelastung, durchzuführen.

3 Gliederung

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Aufgabenstellung | 2 |
| 2 | Kurzfassung | 2 |
| 3 | Gliederung..... | 4 |
| 4 | Einleitung | 5 |
| 5 | Stellungnahme zu den Berechnungsgrundlagen | 6 |
| 5.1 | 100%-Regel..... | 6 |
| 5.2 | AzB, Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen | 8 |
| 6 | Stellungnahme zu den Wertstufen | 9 |
| 6.1 | Bewertungsklassen (Wertstufen) für den Tag | 10 |
| 6.1.1 | Wertstufe A, Bereich starker Umwelteinwirkungen, Leq(3) Tag > 65 dB(A)..... | 10 |
| 6.1.2 | Wertstufe B, Bereich deutlicher Umwelteinwirkungen, Leq(3) Tag > 60 dB(A) | 11 |
| 6.1.3 | Wertstufe C, Bereich mäßiger Umwelteinwirkungen, Leq(3) Tag > 55 dB(A) | 12 |
| 6.1.4 | Wertstufe D, Relevanzschwelle, Leq(3) Tag < 55 dB(A) | 12 |
| 6.2 | Bewertungsklassen (Wertstufen) für die Nacht | 13 |
| 6.2.1 | Wertstufe A, Bereich starker Umwelteinwirkungen, NAT Nacht $\geq 6x75$ dB(A)..... | 13 |
| 6.2.2 | Wertstufe B, Bereich deutliche Umwelteinwirkungen, NAT Nacht $\geq 6x68$ dB(A) | 14 |
| 6.2.3 | Wertstufe D, Relevanzschwelle, NAT Nacht < 6x68 dB(A)..... | 14 |
| 6.3 | Schlussfolgerung..... | 14 |
| 7 | Literatur | 15 |

4 Einleitung

Wesentliches Ziel der Änderung des LEP ist die Neufassung der raumordnerischen Festlegungen zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main. Im Rahmen des LEP-Änderungsverfahrens wurde daher eine Umweltprüfung der Ausbauvarianten Nordwest, Nordost und Süd durchgeführt. Sie umfasste u. a. die Fluglärmwirkungen auf das Siedlungsflächenpotenzial der Gemeinden und die Fluglärmwirkungen auf die Wohn-/Umfeldfunktionen sowie auf die Erholung der Menschen.

Zur Prüfung des Siedlungsflächenpotenzials wurde ein Siedlungsbeschränkungsbereich gemäß dem Regionalplan Südhessen 2000 bestimmt.

- 60 dB(A)-Isophone, $q=3$, 100%-Regelung, AzB 1984 in Anlehnung an die Fluglärmleitlinie des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI)

Ergänzend wurde in Anlehnung an den LEP 2000 ein zweiter Siedlungsbeschränkungsbereich berechnet.

- 62 dB(A)-Isophone, $q=3$, 100%-Regelung, AzB 1984

Zur Prüfung der Wohn-/Umfeldfunktionen wurde die Fluglärmbelastung mit Hilfe von Wertstufen in mäßig bis stark „verlärmt“ Flächen bzw. in mäßig bis stark „verlärmt“ Anwohner (Anzahl) überführt. Die Wertstufen werden im Umweltbericht zur Änderung des LEP Hessen 2000 beschrieben [Umweltbericht zur Änderung des LEP Hessen 2000, Tab. B-5]. Für den Tag wurden auf der Grundlage von Dauerschallpegeln vier Wertstufen definiert.

Tabelle 1: Wertstufen für die Belastung der Wohn- und Mischbauflächen sowie der Wohnbevölkerung durch Fluglärm am Tage (6:00 – 22:00 Uhr)

| Wertstufe | Bezeichnung | Fluglärmkriterium (außen) |
|-----------|---------------------------------------|--|
| A | Bereich starker Umwelteinwirkungen | $Leq(3)_{Tag} > 65 \text{ dB(A)}$ |
| B | Bereich deutlicher Umwelteinwirkungen | $60 < Leq(3)_{Tag} < 65 \text{ dB(A)}$ |
| C | Bereich mäßiger Umwelteinwirkungen | $55 < Leq(3)_{Tag} < 60 \text{ dB(A)}$ |

Unterhalb eines $Leq(3)_{Tag}$ von 55 dB(A) wurden die Umwelteinwirkungen am Tag als „unerheblich“ und damit als nicht mehr abwägungsrelevant eingestuft (Wertstufe D).

Für die Nacht wurden auf der Grundlage von Maximalpegelüberschreitungshäufigkeiten nur drei Bewertungsklassen (Wertstufen) definiert.

Tabelle 2: Wertstufen für die Belastung der Wohn- und Mischbauflächen sowie der Wohnbevölkerung durch Fluglärm in der Nacht (22:00 – 6:00 Uhr)

| Wertstufe | Bezeichnung | Fluglärmkriterium (außen) |
|-----------|---------------------------------------|--|
| A | Bereich starker Umwelteinwirkungen | NAT Nacht $\geq 6 \times 75$ dB(A) |
| B | Bereich deutlicher Umwelteinwirkungen | 6×68 dB(A) \geq NAT Nacht $< 6 \times 75$ dB(A) |
| C | Bereich mäßiger Umwelteinwirkungen | ----- |

Unterhalb des Bereichs deutlicher Umwelteinwirkungen (NAT_{Nacht} $< 6 \times 68$ dB(A)) werden die Umwelteinwirkungen in der Nacht als „unerheblich“ und damit als nicht mehr abwägungsrelevant eingestuft (Wertstufe D).

Die Berechnung dieser Fluglärmkriterien erfolgte nach der 100 %-Regelung. Abweichend von dem Ansatz zur Berechnung des Siedlungsbeschränkungsbereichs wurde hier die AzB 99 zugrunde gelegt, die sich von der AzB 84 durch eine veränderte Flugzeugklasseneinteilung unterscheidet.

Mit den Wertstufen soll den wissenschaftlich anerkannten Erkenntnissen der Lärmwirkungsfor-schung hinsichtlich der Lärmvorsorge entsprochen worden sein. Verwiesen wird auf die Autoren Giemulla & Schorcht [2004] sowie auf den Rat der Sachverständigen für Umweltfragen [SRU 1999, SRU 2004].

5 Stellungnahme zu den Berechnungsgrundlagen

5.1 100%-Regel

Flugzeuge starten und landen grundsätzlich gegen den Wind (vgl. § 22 Abs. 1 Nr. 6 LuftVO). Die sich ändernde Windrichtung führt zu unterschiedlichen Betriebsrichtungen. Für eine Prognose der fluglärmbedingten Schallpegel (über die 6 verkehrsreichsten Monate des Jahres) ist demzu- folge eine Berücksichtigung der verschiedenen Betriebsrichtungen an einem Flughafen erforder- lich.

Die Anwendung der 100 %-Regel führt in einer Fluglärmprognose für jeden Immissionsort zu einer Schallbelastung die bei ungünstigster Betriebsrichtung zu erwartenden ist, unabhängig davon wie häufig diese Betriebsrichtung (oberhalb einer Kappungsgrenze) auftritt.

Bei diesem Ansatz wird lärmmedizinisch davon ausgegangen, dass die nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms auch an Tagen hoher Flugbelastung (ungünstige Betriebsrichtungen) vermieden werden muss.

Die Anwendung der „Realverteilung“ führt in einer Fluglärmprognose nicht zu einer typischen „realen“ Schallbelastung, sondern es wird für jeden Immissionsort eine gemittelte Belastungssituation prognostiziert, die in der Realität nur mit sehr geringer Wahrscheinlichkeit auftritt¹.

Bei dem Einsatz der „Realverteilung“ wird lärmmedizinisch davon ausgegangen, dass nachteilige Auswirkungen des Fluglärms bei hoher Belastung (ungünstige Betriebsrichtung) an Tagen geringerer Belastung (günstige Betriebsrichtung) kompensiert werden können (Kompensationstheorie).

Eine solche Kompensation der nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms in den Zeiten geringerer Belastung (günstige Betriebsrichtung) ist jedoch bei Kommunikationsstörungen, Leistungsbeeinträchtigungen und gestörter Erholung am Tag sowie in der Nacht (erholsamer Schlaf) nicht (vollständig) gegeben [Maschke et al. 2005].

Die Anwendung der 100 %-Regel als Berechnungsgrundlage für die Fluglärmkriterien ist daher aus lärmmedizinischer Sicht zu begrüßen.

¹ Bei der Realverteilung wird die Anzahl der Flugbewegungen für den Durchschnittstag der sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres ermittelt. Die Anzahl der Flugbewegungen des Durchschnittstags wird dann mit Hilfe der (langjährigen) mittleren Bewegungsverteilung (im Untersuchungsjahr 2005 67% West und 33% Ost) auf die Betriebsrichtungen verteilt. Die Wahrscheinlichkeit, dass die (langjährige) mittlere Bewegungsverteilung innerhalb eines Tages auftritt ist jedoch gering, vielmehr wechseln sich Tage ab, in denen nach Osten gestartet und gelandet wird, mit Tagen in denen nach Westen gestartet und gelandet wird. Wird eine Betriebsrichtung über den Tag beibehalten, so ist die Fluglärmbelastung an ungünstigen Immissionsorten deutlich höher als nach der Realverteilung berechnet (an günstigen Immissionsorten niedriger).

5.2 AzB, Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen

Die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an zivilen und militärischen Flugplätzen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 - AzB" wurde 1975 im Gemeinsamen Ministerialblatt 26, Nr. 8, veröffentlicht.

Die AzB besteht aus zwei Teilen, einer Berechnungsvorschrift (a) und einer Datengrundlage (b) für Flugzeuggruppen, in denen vergleichbare Flugzeugmuster zusammengefasst werden.

- a) Die Berechnungsvorschrift wird seit Erscheinen der AzB in unveränderter Form angewendet.
- b) Die Datengrundlage enthält eine Sammlung von akustischen und flugbetrieblichen Eingangsdaten, die für eine Fluglärmrechnung notwendig sind. Sie ist seit 1984 nicht offiziell fortgeschrieben worden. Die 1984 überarbeitete Fassung der AzB wird als „AzB-84“ bezeichnet. Eine weitere Aktualisierung erfolgte durch das DLR unter Mitwirkung des Umweltbundesamtes. Diese AzB-Variante mit modifizierter Fluggruppeneinteilung wird als „AzB-99“ bezeichnet. Sie berücksichtigt sowohl die flugbetrieblichen Daten neuerer Flugzeugtypen (A 330, A 340, B 777) als auch die Daten kleinerer, nach Kap. 3 des I-CAO Annex 16 zugelassener Strahlflugzeuge. Eine offizielle Fortschreibung der AzB steht noch aus (Eine Neufassung liegt im Rahmen der Novellierung des Fluglärmgesetzes als Entwurf vor).

Die Anwendung der verschiedenen AzB-Versionen – AzB 84 zur Definition des Siedlungsbeschränkungsbereichs, AzB 99 zur Bewertung der ausbaubedingten Fluglärm Auswirkungen - ist das Resultat der unterbliebenen Fortschreibung. Die AzB 84 ist die noch immer rechtsgültige Fassung, die AzB 99 wird dagegen den heutigen Flugzeugtypen eher gerecht.

Da Berechnungsverfahren und Richtwerte nicht unabhängig voneinander sind, erschwert die Anwendung verschiedener AzB-Versionen die Nachvollziehbarkeit im Variantenvergleich. Bei heutigem Flugzeugmix ergeben sich bei Anwendung der AzB 99 im Mittel etwa 3 dB geringere Pegelwerte als bei einer Anwendung der AzB 84. Es sollten gleiche Berechnungsverfahren zur Anwendung kommen.

6 Stellungnahme zu den Wertstufen

Von zentraler Bedeutung für einen Variantenvergleich sind die Fragen, bis zu welcher Grenze der Lärm, der durch das Ausbauvorhaben verursacht wird, von den Anwohnern hingenommen werden muss, ohne dass Schutzmaßnahmen ergriffen werden müssen und welche Grenze nicht überschritten werden darf. Juristisch wird diese Frage durch ein dreistufiges System beantwortet (vgl. [ZRM 2005]).

Eine „äußerste Zumutbarkeitsgrenze“ markiert das Verfassungsrecht (vgl. BVerwG, Urteil vom 24.06.2004, 4 C 11.03, Tz. 28). Der Staat darf Anlagen weder durch Genehmigung noch durch Planfeststellung zulassen, „wenn die Errichtung oder der Betrieb der Anlagen zu Schäden führt, die sich als Grundrechtsverletzung darstellen“ (BVerfGE, 49, S. 89/140 f.; BVerfGE 53, S. 30/59). Dabei ist zu beachten, dass die Grundrechte nicht nur Schutz gegenüber Grundrechtsverletzungen gewähren. Den Grundrechtsverletzungen sind Grundrechtsgefährdungen bei hinreichender Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts gleichgestellt (BVerfGE 49, S. 89/141; BVerfGE 51, S. 324, 346 ff.).

Die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle für Lärmimmissionen markiert jenes Maß an Lärmeinwirkung, die eine Grundrechtsgefährdung (Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, Art. 14 Abs. 1 GG) darstellt.

Von der Planungsbehörde ist darüber hinaus die „einfach-rechtliche Zumutbarkeitsgrenze“ zu beachten. Bei einer Überschreitung der „einfach-rechtliche Zumutbarkeitsgrenze“ besteht Handlungsbedarf.

Eine weitere Grenze, die beim Bau neuer oder wesentlich geänderter Anlagen der „einfach-rechtlichen“ Zumutbarkeitsgrenze vorgelagert ist, betrifft die Frage, ab wann der Lärm überhaupt beachtet werden muss (Beachtlichkeits- bzw. Relevanzschwelle). Eine Abwägung der Lärmbelastung wird rechtlich auch dann gefordert, wenn die Lärmbelastung unterhalb der „einfach-rechtlichen“ Zumutbarkeitsgrenze liegt. (z.B. Urteilsbegründung BVerwG 4 A 1001.04, Tz 277). Als abwägungserheblicher Belang ist jede Lärmbelastung anzusehen, die nicht lediglich nur geringfügig ist (BVerwGE 107, S. 313/322).

Diese juristisch definierten Schwellen sind für Fluglärm nicht festgelegt und müssen aus dem aktuellen lärmmedizinischen Kenntnisstand unter Berücksichtigung von konkreten Besonderheiten abgeleitet werden.

6.1 Bewertungsklassen (Wertstufen) für den Tag

6.1.1 Wertstufe A, Bereich starker Umwelteinwirkungen, $Leq(3)$ Tag > 65 dB(A)

Die Wertstufe A (starke Umwelteinwirkungen am Tag) orientiert sich laut Umweltbericht zur LEP-Änderung mit einem $Leq(3)$ Tag > 65 dB (A) an dem Beginn der erheblichen Belästigung. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu Schönefeld ist es nicht zu beanstanden von einer erheblichen Belästigung auszugehen, wenn der Anteil stark² lärm-belästigter Personen mindestens 25 % beträgt. Darüber hinaus ist immer die konkrete Situation in den Blick zu nehmen.

Die RDF-Belästigungsstudie zeigt, dass im Rhein-Main Gebiet bei einer Fluglärmbelastung von mehr als $Leq = 62,5$ dB(A) (berechnet nach 100%-Regel, AzB 99) bereits ein Anteil von 50 % stark lärm-belasteter Personen vorliegt. Die Wertstufe A beschreibt demzufolge nicht den Beginn der erheblichen Belästigung, sie liegt nach aktuellem Kenntnisstand bereits im Bereich erhöhter fluglärmbedingter Gesundheitsrisiken.

Das zeigt ein Vergleich mit dem Ergebnis einer Metaanalyse des Umweltbundesamtes in der insgesamt 61 seit 1968 publizierten Arbeiten zur statistischen Assoziation zwischen der akustischen Belastung durch Luft-, Schienen- und Straßenverkehrslärm einerseits und ischämischen Herzerkrankungen andererseits ausgewertet wurden [Babisch 2006]. Nur 5 der 61 publizierten Arbeiten entsprachen den geforderten Qualitätskriterien³ des UBA. Die Auswertung dieser Arbeiten zeigt die Abbildung 1.

² Als stark belästigt werden Personen bezeichnet, die die auf einer abgestuften Belästigungsskala die obersten 28 % der Belästigungsstufen angeben.

³ Einschlusskriterien: Begutachtete Publikation in der internationalen Literatur; Studientyp, Berücksichtigung relevanter Confounder; (gemessene/errechnete) Erhebung der akustischen Belastung; Klinisch verifizierte Diagnose; Ermittlung von Dosis-Wirkungsbeziehungen.

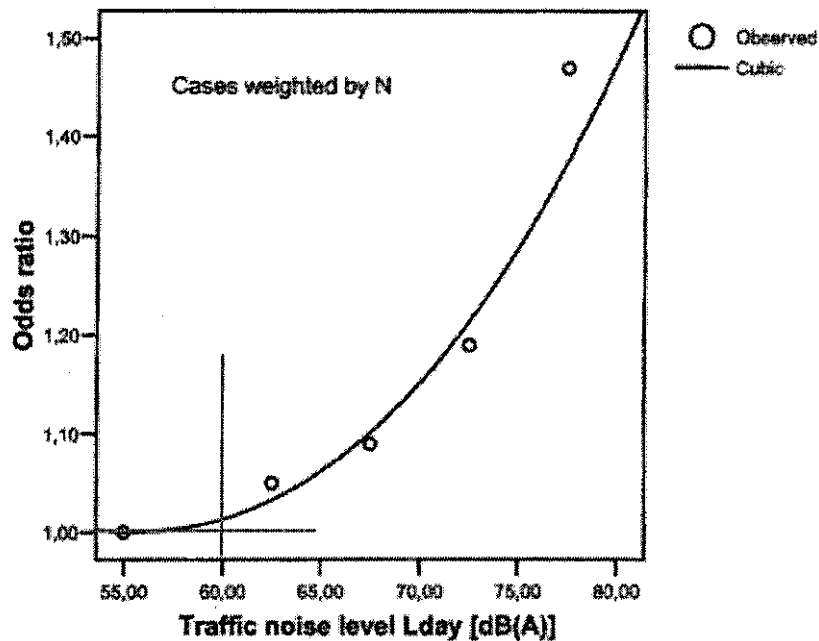


Abbildung 1: Relatives Risiko (OR) für Herzinfarkte in Abhängigkeit vom Dauerschallpegel des Verkehrslärms. Ergebnis einer Metaanalyse des Umweltbundesamtes, polynominal curve fit, gewichtet nach Anzahl der Personen in den Klassen (nach [Babisch 2006]).

Als Ergebnis der Metaanalyse wurde eine Dosis-Wirkungskurve für den Zusammenhang zwischen Verkehrslärm und dem Relativen Risiko von Herzinfarkten (MI) abgeleitet. Unterhalb von Verkehrslärmpegeln von 60 dB(A) tagsüber (L_{Aeq}; 6-22 h) konnte keine nennenswerte Erhöhung des Risikos festgestellt werden. Bei Verkehrslärmpegeln über 60 dB(A) zeigte sich ein kontinuierlicher Anstieg des MI-Risikos mit relativen Risiken (Odds Ratios) von 1,1 bis 1,5 über den Schallpegelbereich von 61-80 dB(A) in Referenz zu <60 dB(A).

Der Beginn einer erhöhten Gesundheitsgefährdung muss nach aktuellem Erkenntnisstand am Tag bei einem L_{Aeq} von 60 dB(A) gesehen werden.

6.1.2 Wertstufe B, Bereich deutlicher Umwelteinwirkungen, Leq(3) Tag > 60 dB(A)

Für die Wertstufe B (deutliche Umwelteinwirkungen) wird im Umweltbericht zur LEP-Änderung keine Orientierung an einer Wirkungslinie angegeben. Es ist davon auszugehen, dass der Bereich des Dauerschallpegels zwischen L_{Aeq} = 55 -65 dB(A) formal in zwei 5 dB breite Klassen

(Wertstufen) unterteilt wurde, denen jeweils eine abnehmende Belästigungsintensität zugeordnet wurde.

Die RDF-Belästigungsstudie zeigt, dass im Rhein-Main Gebiet bei einer Fluglärmbelastung von über $L_{Aeq} = 60-65$ dB(A) (berechnet nach 100%-Regel, AzB 99) bereits ein Anteil von mehr als 40 % stark lärmbelasteter Personen vorliegt.

Die Wertstufe B beschreibt demzufolge nicht den angegebenen Bereich deutlicher Umweltauswirkungen im Rhein-Main Gebiet, sondern liegt nach dem Bewertungsrahmen im Umweltbericht weit im Bereich starker Umweltauswirkungen.

6.1.3 Wertstufe C, Bereich mäßiger Umwelteinwirkungen, $Leq(3)$ Tag > 55 dB(A)

Die Wertstufe C (mäßige Umwelteinwirkungen) kann dem Bereich der Belästigung zugeordnet werden, in dem die Belästigung mehr als geringfügig ist und daher abgewogen werden muss.

Für den Pegelbereich $L_{Aeq} = 55-60$ dB(A) (berechnet nach 100%-Regel, AzB 99) kann der RDF-Belästigungsstudie ein Anteil von 30-40 % stark lärmbelasteter Personen entnommen werden. Auch in diesem Pegelbereich liegt im Rhein-Main Gebiet noch eine erhebliche Belästigung vor, die nach dem Bewertungsrahmen im Umweltbericht als starke Umweltauswirkung eingestuft werden muss.

6.1.4 Wertstufe D, Relevanzschwelle, $Leq(3)$ Tag < 55 dB(A)

Die Relevanzschwelle wird im Umweltbericht (S. 216) mit Hinweis auf die LAI-Fluglärmleitlinie und dem vom Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (vgl. SRU 1999 und 2004) begründet.

Die in der LAI-Fluglärmleitlinie genannte 55 dB(A) Fluglärmkontur (Raumordnung) ist jedoch nicht als Relevanzschwelle in juristischen Sinne (vgl. Kapitel 4, Einleitung) formuliert. Im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen fordert die LAI-Fluglärmleitlinie Fluglärmkonturen in 5 dB Schritten, bis zu 45 dB(A) zu berechnen. Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen sieht in der 55 dB(A)-Kontur ebenfalls keine Relevanzschwelle sondern einen Zielwert, der der Gesundheitsvorsorge entspricht. „Das Umwelthandlungsziel der Bundesregierung von 65 dB(A) Außenpegel bei Tag kann nur ein Nahziel für den vorbeugenden **Gesundheitsschutz** und den Schutz gegen **erhebliche Belästigungen** darstellen. Es muss durch mittelfristige Ziele – 62 dB(A) als Präventionswert und 55 dB(A) als **Vorsorgezielwert** – ergänzt werden“ ([SRU 2004] TZ 664).

Die RDF-Belastungsstudie zeigt, dass im Rhein-Main Gebiet bei einer Fluglärmbelastung von über $L_{Aeq} = 50-55$ dB(A) (berechnet nach 100%-Regel, AzB 99) bereits ein Anteil von 24-30 % stark lärmbelasteter Personen vorliegt.

Der Beginn der erheblichen Belästigung stellt keine Relevanzschwelle dar, unterhalb der nur noch geringfügige Belästigung auftritt.

6.2 Bewertungsklassen (Wertstufen) für die Nacht

6.2.1 Wertstufe A, Bereich starker Umwelteinwirkungen, NAT Nacht $\geq 6x75$ dB(A)

Die Wertstufe A (starke Umwelteinwirkungen in der Nacht) orientiert sich laut Umweltbericht zur LEP-Änderung an dem so genannten Jansen-Kriterium. Zur Begründung wird auf den Rat von Sachverständigen für Umweltfragen [SRU 1999] verwiesen.

Das so genannten Jansen-Kriterium geht von einer „Aufweckschwelle“ von 75 dB(A) außen aus. Sie wird von Jansen mit einer Auswertung von Forschungsarbeiten zum Thema „Schlaf und Lärm“ begründet, die 1976 von Griefahn, Jansen und Klosterkötter durchgeführt wurde [Griefahn et al. 1976]. Neuere Metaanalysen (z. B. [Maschke et al. 2001] sowie die Studien der DLR [Banner et al. 2004] zeigen jedoch, dass die Aufweckschwelle bei sehr viel niedrigeren Maximalpegeln liegt, als von Jansen angenommen und bei Maximalpegeln von 60 dB(A) keine Besonderheit in den Aufweckreaktionen vorliegt. Auch die Anzahl von sechs zulässigen Ereignissen entspricht nicht mehr den heutigen Erkenntnissen.

Darüber hinaus muss eine Maximalpegelhäufigkeit zwingend mit einem Dauerschallpegel gekoppelt werden, da sonst in der Nacht unendlich viele Flugereignisse kurz unterhalb der Maximalpegelschwelle (75 dB(A)) stattfinden können, ohne dass sich ein Handlungs- oder Abwägungsbedarf ergibt. Das ist vor dem Hintergrund der hohen Bewegungszahlen im Rhein-Main Gebiet von besonderer Bedeutung. Vom Rat von Sachverständigen für Umweltfragen wird mittelfristig ein Dauerschallpegel von 52 dB(A) außen und langfristig ein Vorsorgezielwert (zur Vermeidung von Gesundheitsbeeinträchtigungen) von 45 dB(A) außen gefordert ([SRU 2004] TZ 634).

Als alternativer, wirkungsgerechterer Ansatz ist auf das Konzept des „Aufweckpotentials“ hinzuweisen, bei dem jedem nächtlichen Maximalpegel eine mittlere Aufweckwahrscheinlichkeit

(AWW) zugeordnet wird, und die Summe aller nächtlichen Aufweckwahrscheinlichkeiten (das Aufweckpotenzial) gebildet wird (vgl. [VDI 3722 Entwurf, Basner et al. 2004]).

Dass Jansen-Kriterium kann aufgrund neuerer wissenschaftlicher Erkenntnisse nicht mehr als entscheidendes Kriterium für die nächtliche Lärmbelastung gelten. Die sehr hohen Anforderungen des Jansen-Kriteriums stehen nicht mehr annähernd im Einklang mit seither weiter entwickelten Bewertungsgrundlagen (z.B. [Landgericht Bonn 9 O 41/01, 2003]).

6.2.2 Wertstufe B, Bereich deutliche Umwelteinwirkungen, NAT Nacht $\geq 6 \times 68$ dB(A)

Die Wertstufe B (deutliche Umwelteinwirkungen in der Nacht) orientiert sich ebenfalls an dem so genannten Jansen-Kriterium. Die „Aufweckschwelle“ wurde jedoch um 7 dB herabgesetzt. Eine Begründung für diesen Ansatz findet sich im Umweltbericht nicht.

Obwohl mit der Herabsetzung der „Aufweckschwelle“ eine Verringerung der zulässigen Maximalpegel vorgenommen wird, trifft die Kritik am Jansen-Kriterium auch auf die Wertstufe B zu. Die Wertstufe B hätte zwingend mit einem Dauerschallpegel gekoppelt werden müssen, da sonst in der Nacht unendlich viele Flugereignisse kurz unterhalb der Maximalpegelschwelle (68 dB(A)) stattfinden können, ohne dass sich ein Handlungs- oder Abwägungsbedarf ergibt.

Die Wertstufe B ist nach heutigem Erkenntnisstand zur Ermittlung deutlicher Umwelteinwirkungen in der Nacht wenig geeignet.

6.2.3 Wertstufe D, Relevanzschwelle, NAT Nacht $< 6 \times 68$ dB(A)

Die nächtliche Relevanzschwelle wird im Umweltbericht nicht begründet. Sie bleibt z. B. auch dann unterschritten, wenn 5 nächtliche Flugereignisse mit Maximalpegeln von 66 dB(A) und 20 weitere nächtliche Flüge mit Maximalpegeln von 52 dB(A) am Ohr des Schlafers stattfinden würden. Dieses Beispielszenario führt – nach der Neufassung der VDI 3722 Tabelle B.1 [2006] – zu einem Aufweckpotenzial von 240 %, d. h. zu mehr als zweimaligem Aufwachen pro Nacht.

Die Wertstufe D stellt nach heutigem Erkenntnisstand keine nächtliche Relevanzschwelle dar.

6.3 Schlussfolgerung

Die Wertstufen für den Tag stimmen nicht (mehr) mit dem heutigen lärmmedizinischen Erkenntnisstand (RDF-Belastungsstudie) überein. Sie liegen um etwa 10 dB zu hoch. Für die Nacht weisen die Wertstufen grundlegende Mängel auf. Sie sind nach lärmmedizinischen Erkenntnis-

stand wenig geeignet die Auswirkungen der nächtlichen Fluglärmbelastung zu klassieren, da sie nur anhand von Maximalpegelüberschreitungshäufigkeiten gebildet wurden.

Aufgrund dieser gravierenden Differenzen zwischen den Wertstufen und dem aktuellen Erkenntnisstand ist der vorliegende Variantenvergleich (Drucksache 16/6057) wenig aussagekräftig. Werden die Wertstufen den heutigen Erkenntnissen zur Auswirkung von Fluglärm im Rhein-Main Gebiet angepasst, können sich erhebliche Veränderungen hinsichtlich der Fluglärm Auswirkungen auf die Wohn-/Umfeldfunktionen sowie auf die Erholung der Menschen ergeben. Es ist zu empfehlen einen erneuten Variantenvergleich, mit angepassten Wertstufen für die Fluglärmbelastung, durchzuführen.

7 Literatur

- Babisch, W. (2006): Transportation Noise and Cardiovascular Risk - Review and Synthesis of Epidemiological Studies. WaBoLu-Hefte 01/06, Umweltbundesamt
- Basner, M.; Buess, H.; Elmenhorst, D.; Gerlich, A.; Luks, N.; Maaß, H.; Mavet, L.; Müller, EW.; Müller, C.; Plath, G.; Quehl, J.; Samel, A.; Schulze, M.; Vejvoda, M.; Wenzel, J. (2004): Nachtfluglärmwirkungen – Band 1 – Zusammenfassung. DLR-Forschungsbericht 2004–07/D, Köln
- Giemulla, E; Schorcht, H. (2004): Juristische Bewertung von Fluglärm (Fluglärmsynopse) Teil 1 ZLW 3, S. 386-394; Teil 2, ZLW 4, S. 494-531.
- Griefahn, B; Jansen, G; Klosterkötter, W. (1976): Zur Problematik lärmbedingter Schlafstörungen - eine Auswertung von Schlaf-Literatur. Umweltbundesamt Bericht 4/76
- Maschke, C.; Hecht, K.; Wolf, U. (2001): Nächtliches Erwachen durch Fluglärm - Beginnen Aufwachreaktionen bei Maximalpegeln von 60 Dezibel(A) ?. Bundesgesundheitsblatt - Gesundheitsforschung - Gesundheitsschutz 44 (10), 1001-1010
- Maschke, C.; Hecht, K. (2005): Stellungnahme zur Eignung der 100%-Regelung für die Festlegung von Schutzzonen in der Umgebung von Flughäfen. FBB-Maschke (Bericht 06-ZRM-050710), Berlin
- SVRU, Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen (1999): Sondergutachten: Umwelt und Gesundheit - Risiken richtig einschätzen. Eigenverlag, Wiesbaden
- SRU, Rat der Sachverständigen für Umweltfragen (2004): Umweltgutachten 2004. Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern.
- VDI 3722 Blatt 2 Entwurf (2006): Wirkung von Verkehrsgeräuschen – Kenngrößen beim Einwirken mehrerer Quellenarten. Verein Deutscher Ingenieure e.V., Düsseldorf 2006-12

Anhörung zur Änderung des LEP Hessen 2000

FBB-Maschke

ZRM, Kommunale Arbeitsgemeinschaft Lärm der Initiative „Zukunft-Rhein-Main“ (2005): Kommunales Lärmschutzkonzept. Mainz

NICKEL

Rechtsanwälte

Horst Nickel (1948-1998)
Notar a.D.

Dietrich Zabel (1967-2005)
Notar a.D.

Dietger Dröse

Harald Nickel
Fachanwalt für Steuerrecht

Rudolf-Dieter Scharff
Notar

Herbert Vogeler
Notar

Reinhold Steinhübel
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Fachanwalt für Familienrecht

Michael Simon
Fachanwalt für Strafrecht

Rolf Halbig

Ingo Thiele
Fachanwalt für Versicherungsrecht
Fachanwalt für Verkehrsrecht

Silvia Lackenbauer
Fachwältin für Insolvenzrecht

Dr. Lutz Eiding
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Lehrbeauftragter h_da Darmstadt

Dr. Ulrich Sander
Notar

Bernd Machtolf
Fachanwalt für Bau- und
Architektenrecht

Joachim Maiss *

Sabina Stobrawe
Fachwältin für Familienrecht

Matthias Reuter
Fachanwalt für Miet- und
Wohnungseigentumsrecht

Denis Schultheis

Dr. Frank-Florian Seifert
Fachanwalt für Verwaltungsrecht
Lehrbeauftragter h_da Darmstadt

Michael Ruthardt

Markus Würstle

CONSULEGIS ewiv

Büro Hanau.

Ulanenplatz 12
63452 Hanau
Telefon 06181. 2702-0
Telefax 06181. 2702-20
E-mail hanau@nickelonline.de

Büro Frankfurt. *

Am Hauptbahnhof 10
60329 Frankfurt
Telefon 069. 2992069-0
Telefax 069. 2992069-20
E-mail frankfurt@nickelonline.de

Steuer-Nr. 022 352 00022
UStIdNr. DE 112865021

Frankfurter Volksbank
BLZ 501 900 00
Kto 410 150 1359

Sparkasse Hanau
BLZ 506 500 23
Kto 920 785 3

www.nickelonline.de

NICKEL Rechtsanwälte • Ulanenplatz 12 • 63452 Hanau

Hessischer Landtag
Der Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
Frau Heike Schnier
Schlossplatz 1 - 3

65183 Wiesbaden

Bitte stets angeben:

3051/06LE69

st D20/11968

Hanau, den 02.02.2007

UNITANK GmbH

Sachbearbeiter: Dr. Lutz Eiding
Durchwahl Sekretariat: 06181/2702-80
e-mail: eiding@nickelonline.de

Landesentwicklungsverfahren, Änderungsverfahren LEP-EFFM 2006/2007
hier: Stellungnahme für Firma TLR Tanklager Raunheim GmbH

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir zeigen die Vertretung der rechtlichen Interessen der Firma TLR Tanklager Raunheim GmbH, c/o UNITANK Betriebs- und Verwaltungs- GmbH, Am Sandtorkai 66, 20457 Hamburg an und legen auf uns bezogene Vollmacht vor, vgl. Anlage.

Namens und im Auftrag der TLR Tanklager Raunheim GmbH (im Folgenden: TLR) geben wir im Änderungsverfahren des LEP Hessen 2000 folgende Stellungnahme ab.

S t e l l u n g n a h m e

A. LEP-Änderungsverfahren bis zur Stellungnahmefrist September 2005

1.

Die Stellungnahme bezieht sich auf die Liegenschaft des Tanklagers Raunheim, welches von der vormaligen Eigentümerin Caltex Deutschland GmbH erworben wurde. In der im LEP-Änderungsverfahren mit Datum vom 12.09.2005 durch die Kanzlei Eisenmann, Wahle & Birk aus Stuttgart im Namen der Firma Caltex Deutschland GmbH eingebrachten Stellungnahme des Kollegen Prof. Dr. Birk. Dort werden die Grundstücke und deren Bebauung im Sachverhaltsteil A (Seite 2 - 4 Mitte) zutreffend beschrieben. Da sich an den Flurnummern und der Bebauung seit dem 12.09.2005 nichts geändert hat, wird zur Vermeidung von Wiederholungen auf die dortige Darstellung des Tanklagers, der Hafenanlage und der Kraftstoff-Pipeline verwiesen.

2.

In der noch für Caltex abgegebenen Stellungnahme des Kollegen Prof. Dr. Birk vom 12.09.2005 rügt dieser betreffend die raumordnungsrechtliche Situation des Caltex Tanklagers für den LEP EFFM im damaligen Änderungsstand vom 23.05.2005 den rot umrandeten räumlichen Änderungsbereich, der einen Großteil der links unten blau umrandeten Ausschnittdarstellungen des LEP Hessen 2000 nicht in den neuen Änderungsteil übernimmt (S. 4 d. SS.), insbesondere fehle das Symbol für den Hafengebiet des Tanklagers Raunheim im rot umrandeten Änderungsbereich des LEP EFFM. Da weder klar sei, (zeichnerische Darstellungen, Legende, Gründungstext zum LEP EFFM) im welchem Umfang die alten LEP Darstellungen im LEP EFFM weiter gelten sollen und spiegelbildlich welche in der bisherigen Raumnutzungskarte vorgesehenen Nutzungen im Änderungsverfahren entfallen sollen (S. 5 d. SS.), hielten der entsprechenden Darstellungen wegen inhaltlicher Unbestimmtheit einer rechtlichen Überprüfung nicht stand (S. 6 d. SS.). Dieser Kritik schließen wir uns ausdrücklich an, sie scheint im Planungsstand September 2006 nach wie vor unberücksichtigt geblieben zu sein (hierzu sogleich).

3.

Ebenfalls unberücksichtigt geblieben ist neben der Klarstellungsregelung, welche raumordnerische Festsetzungen wegfallen und welche ggf. hinzutreten, die Übernahme des Kennzeichnungssymbols "Hafen" (Bestand) im räumlichen Änderungsbereich des LEP EFFM (S. 7 d. SS.).

4.

Die im vg. Schriftsatz unter Ziffer 3. erhobenen Forderungen (S. 7 unten d. SS.) unter Bezugnahme auf Ziffer 7.5 des LEP Hessen 2000 einer Übernahme in den LEP EFFM der hervorragenden Bedeutung der Binnenschifffahrt aufzunehmende Darstellung als bestehende Industrie- und Gewerbefläche mit Binnenschifffahrtsfunktion als besonders erhaltungsfähig und entwicklungswürdig, ist ebenfalls im jetzigen Planungsstand vom September 2006 nicht umgesetzt worden.

5.

Ebenfalls nicht umgesetzt wurde der im Namen von Caltex gestellte Antrag einer Aufnahme der Hafen-/Industrie-/Gewerbeflächen als **Ziel** in den LEP Hessen (Ziffer 7.5) im Rahmen des jetzt laufenden Verfahrens zum LEP EFFM (S. 7 unten d. SS.).

6.

Vorstehenden seinerzeit im Namen von Caltex gestellten **Antrag** erheben wir auch im Namen der jetzigen Eigentümerin TLR, um die Sicherung des Standortes bereits auf Ebene der Raumordnung gewährleistet zu wissen, damit sich beispielsweise aus dem Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main in den dort vorzunehmenden Abwägungsprozessen keine Erschwernisse oder gar Betriebsbeschränkungen bis hin zur Betriebsstilllegung ergeben dürfen. Wird nämlich eine Festsetzung als Ziel in den LEP aufgenommen, steht diese als Maßgabe für die weiteren niederstufigen Planungsverfahren fest, ohne dass diese zu gegenteiligen Ergebnissen kommen dürfen.

7.

Zu wiederholen ist auch die in der Stellungnahme von Prof. Dr. Birk im Schriftsatz vom 12.09.2005 im Namen von Caltex erhobene Kritik, das Verfahren des LEP EFFM leide an einer unzureichenden Gewichtung von Sicherheitsaspekten

beim raumordnerischen Vergleich der verschiedenen Ausbauvarianten (S. 9 oben d. SS.). Würde man die im Vordergrund stehenden Sicherheitsbelange entsprechend ihrer Bedeutung gewichten, schiefe nämlich die jetzt bevorzugte Nordwest-Variante der neuen Landebahn schon deshalb aus, weil die anderen diskutierten Varianten durch viel größere Abstände zu den störfallrelevanten Großanlagen eine deutlich bessere Eignung aufweisen.

8.

Wir stimmen ausdrücklich auch der rechtlichen Würdigung des vg. Schriftsatzes zu, nach welcher die bei der Nordwest-Variante mit Abstand am höchsten hervorgerufenen Sicherheitsrisiken nicht gegen andere, vermeintliche Vorteile dieser Variante aufgewogen werden können, weil letztlich ein nicht hinnehmbar hohes Zusatzrisiko für Personen und Bereiche mit baulicher Nutzung in der Umgebung des Tanklagers in Kauf genommen wird, das RA Prof. Dr. Birk mit einer rund 200-fachen Überschreitung des an sich für derartige Bereiche tolerierbaren Zusatzrisikos von 10^{-4} pro Person und Jahr angibt (S. 9 Mitte d. SS.).

B. Aktueller Planungsstand, CD-Rom vom 16.09.2006

I. Dokument: Änderung des LEP Hessen 2000, Wiesbaden, September 2006

1.

In Ziffer II. 3 räumlicher Änderungsbereich, ist erwähnt, dieser ergäbe sich aus der Plankarte und seiner konkreten Festlegungen sowie zeichnerischen Darstellungen. Die bereits im Namen von Caltex und heute im Namen von TLR beantragte Klarstellung derjenigen Inhalte des alten LEP Hessen 2000, die im rot umrandeten räumlichen Geltungsbereich fortgelten und derjenigen, welche zukünftig entfallen sollen, wird nicht vorgenommen. Die entsprechende Regelung ist deshalb nach wie vor unklar und verletzt den Grundsatz der Normenklarheit.

2.

Zu III. Festlegungen:

Die im LEP EFFM getroffenen Festlegungen betreffen "überregional bedeutsame Planungen und Maßnahmen" in den nachfolgenden vier Bereichen in Form

von Zielen und Grundsätzen der Raumordnung:

a)

Zu III. 1 Erweiterungsflächen für den Flughafen Frankfurt Main:

Als **Ziel** der Raumordnung hinsichtlich der Flughafenerweiterungsflächen wird definiert

"Zur Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt Main werden die in der Plankarte dargestellten Flächen für die Erweiterung der Flughafenanlagen einschließlich einer neuen Landebahn als Vorranggebiete ausgewiesen, die von konkurrierenden Planungen und Nutzungen freizuhalten sind."

Eine Sicherung der langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt wird von TLR unterstützt, da sich TLR weder als Flughafen - noch als Ausbauegner versteht, soweit die Vorhabenträgerin Fraport für die vorgeblichen Wirtschafts- und Struktureffekte der Region infolge des Flughafenausbaus auch die für die umliegenden Betriebe und Liegenschaften hierdurch bewirkten Nachteile übernimmt (hierzu sogleich mehr).

Als raumordnerischer **Grundsatz** wird sodann die besonders schutzbedürftige Nachruhe der Bevölkerung erwähnt. Ein weiterer Grundsatz stellt die "bundesweite Bedeutung des Landes Hessen als europäischer und internationaler Knoten für die Mobilität der Menschen sowie als Handels- und Logistikzentrum für den Austausch von Gütern" heraus.

Die TLR-Hafenanlage wird von dieser Güteraustauschfunktion in hohem Maße geprägt, weshalb im Bereich der zeichnerischen Darstellung des LEP EFFM an dortiger Stelle das Hafensymbol (Anker) des alten LEP 2000 aufgenommen werden muss.

b) Zu III. 2 Ausbau der Bundesfernstraßen

Mit dem Ausbauziel der Bundesfernstraßen und den darauf aufbauenden

raumordnerischen Grundsätzen besteht seitens TLR Einverständnis.

- c) Zu III. 3 Neuordnungsmaßnahmen in der Elektrizitäts-
Infrastruktur:

Mit dem raumordnerischen Ziel eines Rückbaus, der in der Plankarte gekennzeichneten Hochspannungsfreileitungen und einer statt dessen vorzusehenden unterirdischen Verkabelung besteht Einverständnis.

- d) Zu III. 4 Sonstige Festlegungen:

Der **Zielfestlegung** eines zu entwickelnden Siedlungsstrukturkonzepts für den Regionalplan Südhessen, der ergänzenden Ausweisung ökologischer Schwerpunkträume und der regionalplanerischen Sicherung von naturschutz- und forstrechtlichen Ausgleichsflächen auf Basis eines regionalen Kompensationskonzeptes unter Berücksichtigung der geplanten Weiterentwicklung des Regionalparks Rhein-Main besteht insoweit seitens TLR Einverständnis, als der Bestand und die Weiterentwicklung des TLR hierdurch nicht beeinträchtigt werden.

Das Gleiche gilt für die unter Ziffer III. 4 sonstige Festlegungen aufgeführten beiden raumordnerischen **Grundsätze** einer verbesserten ÖPNV-Anbindung des südlichen Flughafenbereichs und der angestrebten siedlungsstrukturellen Entwicklung des Flughafenumfeldes unter Berücksichtigung des Schutzes der Wohnbevölkerung vor Fluglärm. Dies gilt insbesondere für den zweiten aufgeführten Raumordnungsgrundsatz eines "regionalen Ausgleichs" der flughafeninduzierten Belastungen und Entwicklungsimpulse", da TLR durch erhöhte Überflugbewegungen im Bereich der zu erwartenden Flugrouten (hierzu sogleich zur Anlage 1 Flugrouten) eine Erhöhung des Störfallrisikos durch Überfliegen des Tanklagers zu gewärtigen hat, welche ohne einen Flughafenausbau in Form der Nordwest-Variante unterblieben wäre. Hierauf wird sogleich näher eingegangen.

3.

In der Begründung des LEP EFFM wird unter dem Punkt IV. 7.2.2 Variantenvergleich hinsichtlich der Auswirkungen auf die Raumordnungsfaktoren unter der Zwischenüberschrift Siedlungsstruktur - Gewerbe zu Recht auf den in der Neufassung des § 50 BImSchG vom 25.06.2005 aufgenommenen planerischen Trennungsgrundsatz hingewiesen, welcher als Umsetzung der sogenannten Seveso II-Richtlinie aufgenommen worden ist. Es wird dort zwar richtigerweise erwähnt, dass störfallrelevante Anlagen einen ausreichenden Sicherheitsabstand aufweisen müssen, ohne jedoch hierbei zum Ergebnis zu kommen, dass ein Heranrücken der neuen Landebahn an die TICONA Chemieanlagen und demzufolge auch das TLR diese gesetzlichen Forderungen nicht konsequent umsetzt (S. 46 Mitte). Die LEP-Begründung begnügt sich damit, die Trennungsanforderungen zwischen gefährlichen Betriebsbereichen und wichtigen Verkehrswegen nicht im laufenden Landesentwicklungsplanverfahren, sondern erst "im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplans Südhessen bei Prüfung der flächenhaften Erweiterung der TICONA-Werke in die Abwägung einzubeziehen". An dieser Stelle wird hinsichtlich der Auswirkungen beider vg. Betriebsstätten lediglich auf den "Gesichtspunkt der Anlagensicherheit Ziffer 7.2.4" verwiesen.

Die gewählte Vorgehensweise halten wir schon deshalb für unzureichend, weil gegen die Bundesrepublik Deutschland derzeit durch die EU-Kommission ein Beanstandungsverfahren wegen unzureichender Umsetzung der Seveso II-Richtlinie eingeleitet worden ist, das nach dem Kenntnisstand des Unterzeichners zur Zeit noch nicht abgeschlossen ist. Aufgrund mehrerer Beanstandungen der EU-Kommission und in deren Folge diese bestätigenden Urteile des EuGH wegen mangelnder Richtlinienumsetzung durch die Bundesrepublik Deutschland ist auch hier mit einem entsprechenden Votum der EU-Kommission und anschließendem Richterspruch zu rechnen. Vorstehender Aspekt wird in der Begründung des LEP EFFM nicht angesprochen, er scheint übersehen worden zu sein.

4.

An vorstehender Überlegung ändert auch die Entscheidung des VGH Kassel vom 24.10.2006 betreffend die TICONA-Flugrouten-Klage nichts, welche die wegen mangelnder Umsetzung der Seveso II-Richtlinie von der Klägerin beantragte Vorlage des Verfahrens an den EuGH zurückgewiesen hat (hierzu so-

gleich unter C.. Der VGH Kassel hat gegen seine Entscheidung ausdrücklich die Revision zum BVerwG zugelassen, so dass unter dem Aspekt der Anwendbarkeit und insbesondere der Erstreckung der Seveso II Richtlinie auch auf (Luft-) Verkehrswege das letzte Wort noch nicht gesprochen ist. Vor diesem Hintergrund greift die Begründung des LEP EFFM zu kurz, weil hierauf naturgemäß nicht eingegangen wird, denn zum Zeitpunkt der Erstellung der entsprechenden Unterlage im September 2006 lag die Entscheidung des VGH vom 24.10.2006 noch gar nicht vor, weshalb die heute eingeforderten Nacharbeiten im laufenden LEP-Änderungsverfahren nachzuholen sind.

5.

Zum Unterpunkt IV.7.2.2 Variantenvergleich hinsichtlich der Auswirkungen auf die Raumordnungsfaktoren, Unterpunkt Wirtschaft (S. 50 oben) wird festgehalten:

"Nach aktuellem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass die Realisierung der Variante Nordwest im Hinblick auf das Risiko durch einen Flugzeugabsturz keinen Einfluss darauf hat, ob der Standort TIKONA und das SHELL-Tanklager aufrecht erhalten werden können (siehe Ziffer 7.2.4)."

Die Arbeitsannahme, bei Realisierung der Variante Nordwest ergäbe sich kein Einfluss auf einen (uneingeschränkten) Weiterbetrieb des SHELL-Tanklagers ist unzutreffend, wie sogleich im Bereich der Sicherheits- und Risikobetrachtung der LEP-Begründung (S. 90) darzustellen sein wird.

6.

Zum Unterpunkt IV.7.2.2 Variantenvergleich hinsichtlich der Auswirkungen auf die Raumordnungsfaktoren, Unterpunkt Energieversorgung und sonstige Infrastruktur (S. 52) der LEP-Begründung fällt auf, dass die Daseinsvorsorgefunktion des TLR der regionalen Versorgung mit Brennstoffen, insbesondere der Flughafentankstellen durch Flugzeugtreibstoff Jet A1 nicht erwähnt wird, nach dem dort in den einzelnen Energiebereichen lediglich von "nur geringen, nicht raumbedeutsamen Anpassungen der Energieversorgungsinfrastruktur" die Rede ist.

Hier liegt ein Ermittlungsdefizit des Abwägungsmaterials vor, weil die **Versorgungsfunktion des TLR** offensichtlich nicht in den Bestand des relevanten Abwägungsmaterials aufgenommen worden ist. Insbesondere die aktuelle Entscheidung des VGH Kassel vom 24.10.2006 (AZ: 12 A 2216/05) zeigt angesichts der TICONA-Chemieanlagen die in Folge eines erweiterten Flughafenbetriebs zu erwartenden zusätzlichen Auflagen, Betriebsbeschränkungen bis hin zu einer eventuellen Betriebsaufgabe der dortigen Anlagen auf, wie sich dies beispielsweise aus den Entscheidungs-Rn. 16, 35, 63 und insbesondere 72 ergibt. (hierzu eingehend im Teil C. der Stellungnahme).

Vorstehende für die Betriebsanlagen von TICONA getroffenen gerichtlichen Feststellungen sind nach Rn. 79 der VGH-Entscheidung ohne weiteres auch für das SHELL- bzw. TLR-Tanklager anzuwenden, wie das Gericht aufgrund ähnlicher Gefährdungsraten bei Überflügen feststellt, wenn es heißt:

"Darüber hinaus tragen die Beklagte und die Beigeladene zu Recht vor, dass sich eine Verlegung des Abdrehpunktes auf 5,5 DME FFM auch insoweit nachteilig auswirken würde, als die Flugbewegungen dichter an ein - ebenfalls unter diese Sevso II-RL fallendes - Tanklager heranrücken würden. Das Tanklager und seine Konfiguration zu den Flugrouten sind auf der Abbildung II der von der Klägerin vorgelegten "Dokumentation" über den Verlauf der Flugrouten (Anlage K23, S.2) deutlich zu erkennen."

Das Gericht leitet daher ab, dies

"... rechtfertigt auch die Schlussfolgerung, dass die mit einer Verlegung des Abdrehpunktes verbundenen Nachteile jedenfalls so beachtlich sind, dass sie die Beibehaltung der streitigen Nordwest-Routen insgesamt als abwägungsfehlerfrei erscheinen lassen. Daraus folgt auch zwangsläufig, dass es nicht als unverhältnismäßig anzusehen ist, wenn die Klägerin verpflichtet wird, die zur Eindämmung der Folgen eines Unfalles erforderlichen Schutzvorkehrungen im Betrieb zu ergreifen. ... Daher führt auch die - hier ohnehin unterstellte - Anwendbarkeit des Art. 12 Sevso II-RL auf die Planung

von Flugrouten nicht dazu, die Inanspruchnahme der Klägerin als unverhältnismäßig erscheinen zu lassen."

Einen weiteren Hinweis auf drohende Nachrüstungspflichten gibt der VGH Kassel in Rn. 86 seiner Entscheidung:

"Das Luftfahrt-Bundesamt hat nicht abwägungsfehlerhaft gehandelt, wenn es diesem Alternativvorschlag der Klägerin nicht gefolgt ist. Gleichzeitig ist es auch unter dem Aspekt dieser Alternative nicht unverhältnismäßig, wenn die Klägerin zu Beherrschung der Sicherheitsrisiken selbst Schutzvorkehrungen in ihrem Betrieb treffen muss."

7.

Aus vorstehenden Zitaten der VGH-Entscheidung betreffend die Flugrouten über Ticona vom 24.10.2006 ergibt sich zwanglos, die nicht nur für den jetzigen Flugbetrieb, sondern auch für eine infolge der Flughafen-Erweiterung weiter zunehmende Verkehrsbelastung des Luftraumes **drohende Nachrüstungspflicht bezüglich einzelner Sicherheitsvorkehrungen, die im Wege sicherheitsrechtlicher Anordnungen der Aufsichtsbehörde beim RP Darmstadt** zukünftig abzuwägen sind. TLR ist nicht bereit, derartige durch eine Ausweitung des benachbarten Flughafen-Betriebes anstehende Nachrüstungspflichten auf eigene Kosten vorzunehmen, da das genehmigte Tanklager insoweit Bestandsschutz genießt, als Erhöhungen des Gefährdungspotentials durch benachbarte Anlagen (Flughafen) ausschließlich durch letztere kausal bedingt sind. Die vom VGH Kassel zugelassene Revision zum BVerwG hätte hier wichtige Klärung der Rechtslage gebracht, wird aber durch den Geländeverkauf von TICONA nicht stattfinden.

8.

Ein erster Vorbote dieser Nachrüstungspflicht sind nicht nur die in vorstehender VGH-Entscheidung bereits benannte sicherheitsrechtliche Anordnung des RP Darmstadt gegen gegenüber TIKONA, sondern eine weitere **Anordnung des RP gegenüber der derzeitigen Betreiberin des TLR, der Firma SHELL Deutschland Oil GmbH vom 25.09.2006**, mit welcher das RP eine sicherheits-

technische Prüfung des Ist-Zustandes nach § 29 a BimschG durch Auswahl eines Sachverständigen für Flugzeugabstürze auf Störfallanlagen ebenso anordnet wie dessen spätere Erstattung eines Gutachtens zu Möglichkeiten zur Verringerung der Auswirkungen eines durch einen Flugzeugabsturz ausgelösten Störfalls.

Aus vorstehendem Vorgang wird deutlich, wie sich die in vg. VGH-Entscheidung angedeuteten zukünftigen Abläufe bereits jetzt in Form der Anordnung des RP vom 25.09.2006 konkretisieren.

9.

Zu 7.2.4 Ergebnis der Umweltprüfung für die Varianten (S. 63 ff.) der LEP-Begründung, Unterpunkt Sicherheits- und Risikobetrachtung (S. 90 ff.) heißt es im Unterpunkt Sicherheitsbetrachtung unter Störfallgesichtspunkten wegen eines möglichen Störfalles infolge eines Flugzeugabsturzes seien die Betriebsbereiche der Firma TICONA GmbH und des Großtanklagers Raunheim der Shell Deutschland Oil GmbH einer näheren Betrachtung zu unterziehen (S. 90 unten). Weiter wird (S. 91 oben) festgestellt, die Variante Nordwest weise als einzige eine im Störfallsinne "signifikante Abstandsveränderung im Heranrücken der Flughafenanlagen an die Betriebsbereiche" vg. Betriebe auf, mit anderen Worten stellt sie sicherheitsrechtlich folglich die kritischste der untersuchten Varianten dar. Weiter heißt es, "Allerdings sind im deutschen Recht weder für Betriebsbereiche noch für Flughäfen quantitative Bewertungskonzepte für das zulässige Risiko vorgesehen", weshalb die Risikoberechnungen des TÜV Pfalz für die Abwägung im Rahmen des LEP-Änderungsverfahrens herangezogen würden (S. 91 Mitte).

Ein erster Abstimmungstermin betreffend die vorerwähnte sicherheitstechnische Anordnung des RP Darmstadt vom 25.09.2006 gegenüber SHELL, welcher am 16.01.2007 im RP Darmstadt unter Teilnahme zahlreicher Behördenvertreter sowie Vertreter der Firmen Shell und TLR bzw. Unitank stattfand, zeigte schon die **Unbrauchbarkeit des TÜV Pfalz-Sicherheitsgutachtens** auf, da dieses zu vollkommen überhöhten Risikopotentialen einerseits und Schadensfolgen andererseits gelangt ist. Es wurde deshalb in dieser Behördenabstimmung vereinbart, zunächst den in der sicherheitstechnischen Anordnung vom 25.09.2006 definierten Gutachtensauftrag auf sinnvolle Weise einzuschränken, was im Laufe

der nächsten Wochen seitens des RP Darmstadt erfolgen soll.

Vor diesem Hintergrund sind die Erwägungen der LEP-Änderungs-Begründung offensichtlich verfehlt, da sie unzutreffende Entscheidungsgrundlagen für den durchzuführenden Abwägungsvorgang des LEP zugrundelegen.

10.

Weiter heißt es in der LEP-Begründung (S. 91 unten):

*„Der Betriebsbereich SHELL Raunheim liegt etwa 4,2 km bzw. 4,5 km vom Beginn der Nord- und der Südbahn. Bei der Variante Nord-West liegt das Tanklager etwa 2 km vom Beginn der Landebahn Nord-West entfernt. Relevante Auswirkungen des normalen Flugbetriebes sind nicht zu erwarten. Die Einzelrisikowerte steigen auch hier im Prognosezeitraum 2015 bei allen Planungsvarianten gegenüber der Ist-Situation an. Das **Risiko nimmt bei der Variante Nord-west am deutlichsten zu**, bewegt sich aber stets in der gleichen Größenordnung. So steigt die Störfallhäufigkeit bei der Variante Nordwest etwa um den Faktor 1,7. ... So ergeben sich in den Betriebsbereichen TICONA und Shell Raunheim bei der Variante Nordwest höhere Risikowerte als bei den anderen Varianten, die Störfallhäufigkeit bewegt sich aber weiterhin in der gleichen Größenordnung... unter der Annahme, dass sich ein hinreichend sicherer Anlagenbetrieb sicherstellen lässt, werden die Risiken durch absturzbedingte Störfälle im Planungsfall zunehmen. Dies ist in die landesplanerische Abwägung der betroffenen Belange einzubeziehen. Eine **Variantenreihung allein unter Störfallgesichtspunkten wird nicht vorgenommen**. Die quantitative Zunahme des störfallbezogenen Risikos ist im Zusammenhang mit dem allgemeinen Risiko durch Flugzeugabstürze für am Luftverkehr unbeteiligte Personen zu betrachten.“*

Auffällig ist, dass im Gegensatz zu nahezu allen anderen Schutzgütern im Bereich der Auswirkungsbetrachtung gerade im Bereich der hochsensiblen Störfallrisiken eine Variantenreihung vermieden wird, obwohl doch **offensichtlich**

ist, dass es sich bei der Nordwestvariante unter Sicherheitsgesichtspunkten um die mit Abstand schlechteste handelt. Dies muss in die Ermessensentscheidung im Rahmen der LEP-Änderung an präziser Stelle mit dem den Sicherheitsbelangen gerade im Luftverkehr an allererster Stelle rangierenden Gewicht des Abwägungsmaterials auch eingestellt werden, anstatt dies wie hier (S. 92 Mitte) geschehen durch Vermeidung einer Variantenreihung einfach beiseite zu schieben.

Wozu dies letztlich führt, wird bereits einen Absatz später in der LEP-Begründung (S. 92 Mitte) deutlich:

*"Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die raumordnerische Standortfestlegung der Variante Nordwest letztlich selbst dann ohne Verstoß gegen das Störfallrecht realisierbar wäre, wenn sich durch die Variante Nordwest Anforderungen für die betrachteten Betriebsbereiche ergeben würden, die in der Ist-Situation und im Prognose-Null-Fall (sowie bei den Varianten Nord-Ost und Süd) nicht anfallen. In diesem Falle ließe sich **durch hoheitliche Maßnahmen, die von Betriebsbeschränkungen bis zur Stilllegung oder Verlegung der Anlagen reichen könnten, ein ordnungsgemäßer Zustand herstellen.**"*

Was an dieser Stelle der LEP-Begründung letztlich zum Ausdruck gebracht wird, ist aus Sicht von TLR als Eigentümer des von SHELL betriebenen Tanklagers Raunheim in aller Deutlichkeit herauszustellen: Zunächst weicht man einer sauberen Bewertung des mit der Nordwest-Variante einhergehenden immensen Störfallrisikobewertung aus, um dies anschließend damit zu begründen, dass selbst bei Vorliegen infolge des Flughafenausbaus erst auftretender **zunehmender Sicherheitsrisiken deren Reduzierung dann eben den Anlagenbetreibern aufzubürden** sein wird. Der hessische Landtag als Normgeber wird sicherlich Verständnis dafür aufbringen, dass TLR mit einer derart strukturierten Lasten- und Kostenverteilung der Risikobewältigung des Störfallrechts keinesfalls einverstanden sein kann.

11.

Stattdessen ist für den Eigentümer des Tanklagers im LEP-Änderungsverfahren zu **fordern**, eventuell durch den Flughafenausbau induzierte Nachrüstungs-pflichten kostenmäßig der Antragstellerin des Planfeststellungsverfahrens auf-zugeben, da diese schließlich auch den Nutzen aus dem Ausbau zu ziehen ge-denkt. Eine sachgerechte **Interessenabwägung kann nach unserem Verständ-nis nicht so aussehen, der Vorhabenträgerin die Vorzüge des Flughafe-nausbaus zukommen zu lassen, während die betroffenen Nachbarn die Nachteile selbst zu tragen haben**. Denn wenn der Ausbau der gesamten Regi-on zugute kommt, muss für den Flughafenbetreiber auch eine Übernahme der hiermit einhergehenden Lasten verbunden sein.

12.

Zum Punkt IV. 7.2.4

Im Ergebnis der Umweltprüfung für die Varianten, unter Punkt Sicherheits- und Risikobetrachtung teilt die LEP-Begründung zum Unterpunkt Betrachtung des externen Risikos durch Flugzeugabstürze (S. 92 ff.) mit (auf S. 93 unten):

"Auf Grundlage der verschiedenen Auswertungen für den Prognose-horizont 2015 zu den Einzelrisikozonen ist die Variante Nordwest hinsichtlich des externen Risikos für die Beschäftigten am ungünsti-gen zu bewerten ... andererseits ist zu berücksichtigen, dass sich für die unter Störfallgesichtspunkten betrachteten Betriebsbereiche TI-CONA und SHELL Raunheim bei der Variante Nordwest insgesamt betrachtet eine höhere Risikozunahme ergibt, als bei den anderen beiden Varianten ... Die verstärkte Risikozunahme für die Betriebs-bereiche TICONA und SHELL Raunheim, auch nach den Berech-nungen des TÜV Pfalz, ist daher mit dem aus § 50 BImSchG folgen-den Gewicht gesondert in den Variantenvergleich einzustellen."

Wenn kurz darauf in der LEP Begründung (S. 94 oben) erwähnt wird, es nehme das Risiko zu, welches sich zudem in der gleichen Größenordnung wie die Ist-Situation bewege, so wird damit deutlich, dass die vorstehend sprachlich her-ausgehobene Bedeutung dieser Sicherheitsbelange in der LEP-Abwägung gera-de nicht stattfinden soll, weshalb man (S. 94 Mitte) "elegant" zum Ergebnis

kommt, aus den Auswertungen der zu betrachtenden Risikowerte ergäbe sich kein eindeutiger Vorrang einer Variante unter dem Gesichtspunkt des externen Risikos durch Flugzeugabstürze. Diese Schlussfolgerung lässt sich aus den in der LEP-Begründung vorher angeführten Erwägungen keinesfalls ableiten, sie ist grob ermessensfehlerhaft und in sich widersprüchlich, weshalb sie einer Entscheidung des Hessischen Landtages nicht zugrunde gelegt werden kann.

13.

Wie die landesplanerische Abwägung später aussehen soll, wird im Folgenden (S. 94 Mitte) deutlich, wenn es heißt "bei jeder der drei Varianten vergrößern sich die Einzelrisikozonen gegenüber der Ist-Situation 2000 und dem Prognose-Nullfall, ... dies ist in der landesplanerischen Abwägung zu berücksichtigen" und einen Absatz später, "das Gruppenrisiko bei jeder der drei Varianten gegenüber der Ist-Situation 2000 und dem Prognose-Nullfall zunimmt. Dies ist in der landesplanerischen Abwägung zu berücksichtigen". Die Berücksichtigung der **Risikobetrachtung soll also für alle drei untersuchten Varianten gleich ausfallen**, anstatt die vorher berichteten Ergebnisse einer deutlich höheren Risikorate bei der Variante Nordwest in die Entscheidung einzustellen. Die beabsichtigte **Abwägungsentscheidung wird also erkennbar nicht von den vorher angestellten Überlegungen getragen**.

14.

Im unmittelbar anschließenden Unterpunkt, Gesamtbilanzierung der Umweltauswirkungen, (S. 94 f.) heißt es dann in Fortführung der vorstehend verfehlt abgeleiteten Untersuchungsergebnisse bereits (S. 95 Mitte):

*"Aus der Sicherheitsbetrachtung unter Störfallgesichtspunkten und der Betrachtung des externen Risikos durch Flugzeugabstürze lässt sich insgesamt **kein eindeutiger Vorgang einer Variante** ableiten. **Diese Aspekte wirken sich daher nicht auf die Variantenreihung aus.**"*

Neben der zusammenfassenden Betrachtung des externen Risikos durch Flugzeugabstürze, zu der vorstehend Stellung genommen wurde, ist bereits das **Ergebnis der Gesamtbilanzierung der Umweltauswirkungen erkennbar feh-**

lerhaft.

15.

Der Punkt IV. 7.2.6. Bewertung der Varianten fasst sodann den Variantenvergleich unter Berücksichtigung der vorstehend in der LEP-Begründung gegebenen Argumente zusammen (S. 103 ff.). Was der LEP-Normgeber von seinen von den eigentlichen Untersuchungsergebnissen abweichenden Zwischenergebnissen selbst hält, wird hier in augenfälliger Weise deutlich, wenn es heißt (S. 102, oben):

"Angesichts der dargestellten Vorteilen der Variante Nordwest wäre sie auch dann als günstigste Variante zu bewerten, wenn sie unter Störfallgesichtspunkten eindeutig hinter den Varianten Nord-Ost und Süd einzureihen wäre (siehe den ergänzenden Hinweis am Ende der Sicherheitsbetrachtung unter Störfallgesichtspunkten)."

Wäre man von der in den Zwischenergebnissen in verfehlter nicht von den Vorüberlegungen übereinstimmender Weise erstellten gleichwertigen Variantenbewertung überzeugt, so wäre das vorstehende Zitat hier vollkommen fehl am Platz. So aber wird über deutlich, dass mit dieser Hilfsüberlegung die eigentlich sachgerechte Ableitung der Zwischenergebnisse in das Verfahren eingeführt wird, nämlich die Variante Nordwest als unter Störfallgesichtspunkten eindeutig hinter die Varianten Nord-Ost und Süd zurück zu stufende.

16.

Im Unterpunkt IV. 8.2. Leitungsnetz (S. 117) beschäftigt sich die LEP-Begründung ausschließlich mit der Elektrizitätsinfrastruktur, ohne auf die vorhandene Ölpipeline vom TLR zum Flughafen einzugehen. Dies ist vertretbar, wenn vorstehender Aspekt in dem weiteren Punkt IV. 8.3. Sonstige Infrastruktur abgehandelt wird.

17.

Der Unterpunkt IV. 8.3. Sonstige Infrastruktur (S. 118) handelt aber ebenfalls die vg. Ölpipeline zwischen TLR und Flughafengelände nicht ab, sondern bezieht sich auf leitungsgebundene Einrichtungen sowie Strom-, Gas- und Wärme-

versorgung, welche alle "nicht mit raumordnerisch relevanten Maßnahmen verbunden (seien). Eine raumordnerische Bewertung und Einstellung dieser Thematik in die Abwägung erfolgt daher nicht."

Hier wird erkennbar übersehen, dass die wichtige **Daseinsvorsorgefunktion des TLR nicht nur für Brennstoffe in der Rhein-Main-Region, sondern gerade in Bezug auf die Belieferung des Frankfurter Flughafens mit Flugzeugbenzin JET A 1 außer Acht gelassen wird**, obwohl hier im Zusammenhang mit dem Flughafenausbau - wie bereits mehrfach erwähnt - mit betriebsbeschränkenden Auflagen des TLR bis schlimmsten Falls zu einer vollständigen Betriebsstilllegung hin zu rechnen ist. Auf die betreffenden Stellungnahmeteile zur LEP-Begründung, der sicherheitstechnischen Anordnung des RP Darmstadt vom 25.09.2006 gegenüber Shell und den einschlägigen Passagen der TICONA-Flugroutenentscheidung des VGH Kassel vom 24.10.2006 wird Bezug genommen.

Wenn aber eine solche Betriebsstilllegung im Raum steht, muss der **Wegfall der Versorgungsfunktion des TLR** und hierdurch eventuell raumbedeutsame Neuverlegungen anderer Pipelinestrecken o.ä. zum Abwägungsmaterial des LEP hinzugenommen und **in die Abwägungsentscheidung eingestellt werden**. Dies hat der Normengeber bislang offensichtlich übersehen, da dieser Aspekt nirgends in den Verfahrensunterlagen mit Stand 16.09.2006 Erwähnung findet, weshalb dies umgehend nachzuholen ist.

18.

Der Punkt IV 10. raumordnerische Gesamtbewertung - zusammenfassende Abwägung (S. 129 ff.) stellt sodann die in der vorstehenden LEP-Begründung jeweils erarbeiteten „Zwischenergebnisse“ nochmals zusammen, wobei aus Sicht von TLR insbesondere die Ausführungen unter Gliederungspunkt III 1. (auf S. 133) interessieren, dort heißt es:

„Dem im Vergleich höheren Risiko für gewerbliche Unternehmen und die Betriebsbereiche TICONA GmbH und Shell - Großtanklager Raunheim bei der Variante Nordwest steht die stärkere Risikozunahme für die Wohnbevölkerung bei den anderen Varianten gegenüber.“

Da sich das von den Betriebsbereichen ausgehende Risiko im Planungsfall in der gleichen Größenordnung bewegt wie in der Ist-Situation, überwiegen die Belange, die für eine Erweiterung in der Variante Nordwest sprechen. Auch die Erhöhung des externen Risikos durch Flugzeugabstürze ist akzeptabel, da nach der Wertung des LuftVG ein störungsfreier Luftverkehr als hinreichend sicher anzusehen ist.

Angesichts der Vorteile der Variante Nordwest wäre sie auch dann als günstigste Variante zu bewerten, wenn sich durch sie Anforderungen für die betrachteten Betriebsbereiche ergeben würden, die bei den Varianten Nordost und Süd nicht anfallen. In diesem Fall ließe sich durch hoheitliche Maßnahmen die von Betriebsbeschränkungen bis zur Stilllegung oder Verlegung reichen könnten, ein ordnungsgemäßer Zustand herstellen (siehe den ergänzenden Hinweis am Ende der Sicherheitsbetrachtung unter Störfallgesichtspunkten). Die benannten öffentlichen Belange überwiegen die Nachteile, welche den Betreibern äußerstenfalls entstehen könnten.“

Aus rechtlicher Sicht sind bezugnehmend auf *vg.* Punkt Aussagen der LEP-Begründung zwei Klarstellungen veranlasst. Zum einen ist hier erneut festzustellen, dass die Betriebe TICONA und Shell-Tanklager (bzw. TLR) als sogenannte Privatbetroffene über einen Kamm geschert werden, wenn die erwähnten Privatinteressen mit den vorgeblich höherrangigen öffentlichen Interessen abgewogen, mit anderen Worten weggewogen werden. Ein ausschließliches Privatinteresse im Sinne von Bestandsschutzrechten des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes mögen bei der Chemieranlage TICONA durchaus anzunehmen sein, nicht aber in dieser Form bei TLR, denn das TLR dient gerade durch die Zurverfügungstellung von Flugzeugbenzin mittels Pipeline zum Frankfurter Flughafen Funktionen der Daseinsvorsorge, welche gerade dem Vorhabenträger FRAPORT zugute kommen. Dies wird in der LEP-Begründung schlicht übersehen, was zu einer **Mindergewichtung der auf reine private Belange abgestuften Rechtsposition von TLR** ersichtlich an vielen Stellen der Begründung führt.

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Flughafenausbau Frankfurt hat

im Gegensatz zum Hessischen Landtag das Regierungspräsidium Darmstadt diese wichtige Versorgungsfunktion des Flughafens und der gesamten Region mit Treibstoffen erkannt und deshalb angekündigt, Shell Oil Deutschland GmbH als Betreiber des Tanklagers **als Träger öffentlicher Belange**, nicht als Privateinwender am Verfahren zu beteiligen.

Zum zweiten möchten wir deutlich machen, dass bei den einzelnen Prüfungspunkten der LEP-Begründung angesichts der jeweiligen Zwischenergebnisse, die eine ohne weiteres vertretbare Dimension des Betriebsrisikos bei zusätzlichen Überflügen des TLR Glauben machen wollen, wir zwar Zweifel an der Richtigkeit dieser Aussage haben, die Zwischenergebnisse und die jetzt angesprochene Raumordnerische Gesamtbewertung - Zusammenfassende Abwägung ja auch fachlich korrekt sein könnte. Für diesen Fall wäre unter sicherheitsrechtlichen Aspekten die Nordwest-Variante ohne weiteres zu verwirklichen, ohne dass es nennenswerter Nachrüstungspflichten im Bereich der Anlagensicherheit seitens TLR bedürfte. Denn entweder ist in einem Abwägungsprozess die Nordwest-Variante ohne weiteres vertretbar, oder aber sie unterliegt erheblichen Sicherheitsbedenken, wie sie vermutlich auch der Ankaufentscheidung des TICONA-Werkes seitens FRAPORT zugrunde gelegen haben, welche durch eine schwierige oder gar nicht gegebene Überwindbarkeit der Sicherheitsprobleme im Falle zusätzlicher Landeanflüge auf die Nordwestbahn bedingt gewesen sein dürfte - anderenfalls hätte man sich den teuren Erwerb des Geländes für 650 Millionen Euro vermutlich ersparen können.

Als Folge eines ohne weiteres vertretbaren Risikos wäre die Umsetzung der Nordwest-Variante unschwer möglich, so dass sich Shell als Betreiber bzw. TLR als Eigentümer des Tanklagers hinsichtlich der Konsequenzen der sicherheitstechnischen Anordnung des RP Darmstadt vom 25.09.2006 keine großen Sorgen hinsichtlich neu entstehender finanzieller Belastungen machen müssten. Oder aber diese **Belastungen kommen in empfindlicher Höhe auf Betreiberin und Eigentümerin des Tanklagers zu, dann können sie nicht einfach "weggewogen" werden.** Jedenfalls kann nicht beides richtig sein, nämlich dass man die geringen Sicherheitsprobleme selbst unter Berücksichtigung der Daseinsvorsorgefunktion hinter öffentliche Luftverkehrsinteressen anstellt und

gleichzeitig empfindliche Nachrüstungsforderungen im Sicherheitsbereich der Anlage durch das RP Darmstadt als untere Emissionsschutzbehörde vollziehen lässt. Ein derartiger „Interessenausgleich“ wäre grob ermessensfehlerhaft und hielte einer gerichtlichen Überprüfung unsrer Auffassung nach keinesfalls stand.

II. Dokument: Zusammenfassende Erklärung zur Änderung des LEP Hessen 2000 (Erweiterung Flughafen Frankfurt Main), Wiesbaden, September 2006

1.

In der zusammenfassenden Erklärung finden sich zahlreiche im Rahmen des LEP und seiner Begründung bereits kritisierte Punkte wieder, für TLR relevant ist insbesondere der Teil Sicherheits- und Risikobetrachtung (S. 24 bis 26). Die relevanten Passagen lauten zunächst (S. 24):

"Einer näheren Betrachtung wurden hierbei ... das Großtanklager Raunheim der Shell Deutschland Oil GmbH unterzogen ... es ergibt sich durch die Planänderung keine relevante Veränderung. Zusätzlich wurde untersucht, wie die Möglichkeit eines Störfalles durch ... einen eventuellen Flugzeugabsturz beeinflusst wird. ... für den Betriebsbereich Shell Raunheim ergeben sich keine derartigen Auswirkungen des normalen Flugbetriebes ... die größte Risikozunahme ergibt sich bei der Variante Nordwest; das Risiko bewegt sich jedoch stets in der gleichen Größenordnung wie in der Ist-Situation. Die Frage, ob sich in den Betriebsbereichen ein hinreichend sicherer Anlagenbetrieb sicherstellen lässt, ist bei allen untersuchten Planungsvarianten so zu bewerten wie in der Ist-Situation."

Bezüglich dieser zusammenfassenden Erläuterung gilt das zu den das vorstehend zu den einzelnen Zwischenergebnissen und der Gesamtabwägung der LEP-Begründung gesagte, weshalb auf die Wiederholung dessen an dieser Stelle verzichtet wird.

2.

Herauszustellen ist die Begründung des Unterpunktes Sicherheits- und Risikobetrachtung nochmals unter Berücksichtigung nachstehender Erläuterungen (S. 25, oben):

*"Auf Grundlage der verschiedenen Auswertungen ist die Variante Nordwest hinsichtlich des externen Risikos für die Beschäftigten am ungünstigsten zu bewerten. Hinsichtlich des externen Risikos für die Wohnbevölkerung ist sie jedoch die günstigste Variante. ... insgesamt betrachtet lässt sich aus den Auswertungen zu den betrachteten Risikowerten **kein eindeutiger Vorrang einer Variante ableiten**"*

3.

Sodann wird aus den Stellungnahmen des bisherigen Beteiligungsverfahrens berichtet, wie sie dem auf der CD-Rom vom 16.09.2006 beigelegten Dokument "Stellungnahme-Abwägung" mit Stand 18.08.2006 entnommen werden können. Es heißt dort (S. 25, Mitte):

"Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde vorgetragen, in der Sicherheits- und Risikobetrachtung und der hierauf beruhenden Abwägung seien Sicherheitsaspekte nicht berücksichtigt oder in ihrer Bedeutung verkannt worden. Es wurde gefordert, Sicherheitsbelange als Ausschlusskriterium zu behandeln. Das Risiko im Planungsfall, zum Teil auch in der Ist-Situation, wurde als nicht akzeptabel bezeichnet; einige Stellung nehmende erklärten, dass jegliche Erhöhung des Risikos unzulässig sei. Teilweise wurde gefordert, zur Risikobewertung sollten Grenzwerte anderer Länder herangezogen oder eigene Grenzwerte entwickelt werden, um so das Risiko eindeutig als zulässig oder unzulässig zu bewerten. In diesem Zusammenhang wurde auch gefordert, die Flugrouten und ihre Belegung künftig unter Berücksichtigung von Risikowerten festzusetzen. ...

*Hinsichtlich der betrachteten Betriebsbereiche wurde die Befürchtung geäußert, dass sich im Planungsfall **zusätzliche Anforderungen an die Betriebsbereiche ergäben oder Genehmigungsrisiken ent-***

stunden. ...

Die geltend gemachten Bedenken führten jedoch nicht zu einer abweichenden Bewertung; eine Verletzung geltenden Rechts liegt nicht vor."

Begründet wird die nicht vorliegende Rechtsverletzung mit einem Widerspruch der aufgestellten Forderung in Bezug auf die Aufgabe der Landesplanung, welche lediglich eine überörtliche und überfachliche Planung darstelle und dem entsprechend Betrachtungen nur „in einem gröberen Maßstab“ vorzunehmen habe (S. 26 oben). In Bezug auf die erhobenen Einwendungen zum alten Planungsstand des Jahres 2005 und die nunmehr vorliegende Verkehrsprognose bis 2020 heißt es am Ende des Unterpunktes Sicherheits- und Risikobetrachtung sodann (S. 26 Mitte):

*„Aus den ergänzenden Betrachtungen für den Prognosezeitraum 2020 ergeben sich für beide Betriebsbereiche andere und zum Teil höhere Risikowerte, die sich jedoch weiterhin in der Größenordnung der Ist-Situation bewegen. **Die bisherige Bewertung ist deshalb aufrecht zu erhalten.** Hinsichtlich der Betrachtung des externen Risikos durch Flugzeugabstürze sind die Unterschiede zu den Ergebnissen für den Prognosezeitraum 2015 gering, so dass sich keine Änderungen in der Variantenbewertung ergeben.“*

Im Ergebnis heißt dies, die insgesamt zum Bereich Sicherheit und Störfallrisiko vorgetragenen Stellungnahmen und Einwendungen, welche im Dokument „Stellungnahme-Abwägung“ vom 18.08.2006 Unterpunkt 12.17 zusammengefasst sind, bleiben auch unter der Geltung der neuen Verkehrsprognose 2020 unbeachtet bzw. „weggewogen“, da die bisherige Bewertung ja aufrecht erhalten werde.

Hiermit dürfte die Gewichtung der Risikobetrachtung des externen Risikos und der Anlagensicherheit angesichts deren überragender Bedeutung für den Bereich des Luftverkehrsrechts im Abwägungsergebnis ein zu geringes Gewicht gefunden haben, was an mehreren Stellen dieser Stellungnahme bereits kritisiert wor-

den ist. Dies insbesondere auch deshalb, weil TLR nicht nur als privat betroffener Gewerbebetrieb, sondern **aufgrund seiner wichtigen Versorgungsfunktion** für den Flughafen und die Region mit Flugzeug- und sonstigen Treibstoffen **als Träger öffentlicher Belange anzusehen ist, was offensichtlich vom Normgeber des LEP bislang verkannt wurde.**

III. Stellungnahme - Abwägung zur Änderung des LEP Hessen 2000, 18.08.2006

1.

Die bezüglich des Themas Flugzeugabsturz und Störfallsicherheit vorgebrachten Bedenken und Anregungen befinden sich im Dokument Stellungnahme - Abwägung vom 18.08.2006 auf den S. 2.337 - 2.643 von 3.301. Dort finden sich praktisch sämtliche in Vorstehender Stellungnahme angesprochenen Punkte von verschiedensten Vortragenden wieder, die die Sach- und Rechtsansichten des Verfassers der Stellungnahme teilen. Gleichwohl konnten sich ausweislich der auf die Bedenken/Anregungen jeweils gegebenen behördlichen Stellungnahme, die mit Abwägung/Stellungnahme benannt sind, diese im LEP nicht entscheidend durchsetzen, wie die LEP Begründung gezeigt hat (vorstehend B. I. der Stellungnahme).

2.

In Referenznummer 12.17.1.1-4 rügen verschiedene kommunale Einwander das am 30.04.2006 eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission in Bezug auf eine nicht korrekte Anwendung der Seveso II.-Richtlinie Mängel des LEP-Änderungsverfahrens. In der behördlichen Stellungnahme hierzu wird ausgeführt:

*"Vielmehr war die Kommission der Auffassung, dass eine umfassende Sicherheits- und Risikoüberprüfung bereits im Raumordnungsverfahren und nicht erst in späteren Verfahren hätte erfolgen sollen. Hierzu wurde der Kommission mitgeteilt, dass sich aus dem **Raumordnungsverfahren keine Vorfestlegung für die Variante Nordwest ergebe...**"*

Diese Schlussfolgerung kann nach der jetzt vorliegenden Fassung der LEP-EFFM-Änderung vom September 2006 nicht nachvollzogen werden, weil die Absturzrisiko- und Störfallbelange erkennbar mit dem Ziel weggewogen worden sind, die Northwest Variante als eindeutige Vorzugsvariante im Raumordnungsverfahren auszuweisen. Auf die in der heutigen Stellungnahme getätigten Aussagen im Bereich B. I. wird Bezug genommen.

3.

In Referenznummer 12.17.1.1-8 werden Bedenken u.a. von Shell geäußert hinsichtlich der im Raumordnungsverfahren zugrunde gelegten Verkehrsprognose von 657.000 Flugbewegungen pro Jahr, weil das Bahnsystem eine technische (maximal-) Kapazität von ca. 900.000 FBW aufweise. Die abwägende Stellungnahme weist den Einwand einer Abwägung der Sicherheitsbelange in letzterer Höhe mit dem Argument zurück, diese sei nicht zu betrachten, vielmehr lediglich die Verkehrsprognosezahlen zugrunde zu legen. Die Aufarbeitung des Einwandes überzeugt nicht, weil zuletzt vor zwei Jahren bei einer Verpflichtungsklage auf Durchführung eines erneuten Planfeststellungsverfahrens betreffend den alten Planfeststellungsbeschluss des Jahres 1971 zur Startbahn West in Frankfurt, welche u.a. die Stadt Offenbach betrieben hatte, der VGH Kassel in seine zurückweisende Entscheidungsbegründung explizit aufgenommen hat, dass das Maß der technischen Kapazität bereits 1971 erkennbar gewesen sei und daher von einer sog. fehlgeleiteten Prognose nicht die Rede sein könne, welche nach der Rechtsprechung des BVerwG ein erneutes Prüfungsrecht durch Drittbetroffene grundsätzlich eröffne. Diese gerichtlichen Ausführungen zugrunde gelegt, müsste jetzt in der Tat von der technischen Maximalkapazität ausgegangen werden, da diese heute schon bekannt ist. Es handelt sich insoweit um einen Mangel des Raumordnungsverfahrens.

IV. Dokument: Anlage 1, Flugrouten und Flugbewegungszahlen, TÜV Pfalz, 20.09.2006

Hinsichtlich der dargestellten Flugrouten und Flugbewegungszahlen erübrigt sich aus Sicht von TLR eine gesonderte Stellungnahme, da auf die hier dargestellten Ergebnisse bereits im Teil B. I. an präsenster Stelle eingegangen wurde.

V. Dokument: Anlage 2, Lärmklassenverteilung, TÜV Pfalz, Kaiserslautern, 20.09.2006

Hinsichtlich der dargestellten Flugrouten und Flugbewegungszahlen erübrigt sich aus Sicht von TLR ebenfalls eine gesonderte Stellungnahme, da auf die hier dargestellten Ergebnisse bereits im Teil B. I. verschiedentlich eingegangen wurde bzw. ein gesondertes Eingehen jeweils entbehrlich war.

**VI. Dokument: Gutachten Nr. TPA/06/GF 1.4/2320/08, (Rev. A)
Untersuchung von flugbetrieblichen Auswirkungen auf die Sicherheit von Betriebsanlagen der Firma TICONA und InfraServ in Kelsterbach sowie das SHELL-Tanklager in Raunheim, TÜV Pfalz, Kaiserslautern, September 2006**

Das neueste den LEP-Änderungsverfahrensunterlagen beigelegte Gutachten des TÜV Pfalz vom September 2006 stellt aus Sicht von TLR eine Fortschreibung des Gutachtens TPA/04/GF 1.4/2320/03 (TPA-2005-2) dar, welches für das Shell Tanklager in Bezug auf den Ist-Zustand (2000), den Prognosenullfall und den Planfall Nordwest (jeweils 2015) erstellt wurde. Da das Gutachten im Vergleich zum Planfall Nordwest 2015 für den Planfall Nordwest 2020 zu im wesentlichen gleichen Ergebnissen kommt, wird an dieser Stelle auf eine detaillierte Auswertung bzw. Stellungnahme zum Gutachten des TÜV Pfalz verzichtet.

C. Urteil VGH Kassel vom 24.10.2006 (12 A 2216/05) betreffend Flugrouten-Klage der Firma TICONA

Auf die Konsequenzen des nach Erstellung der hier kommentierten Unterlagen zur Änderung des LEP-EFFM ergangene Urteil wurde im Stellungnahmeteil B. I. mehrfach eingegangen, sodass zur Vermeidung von Wiederholungen eine erneute Darstellung der für TLR relevanten Urteilspassagen der Rn. 16, 35, 63, 72, 79 und 86 verzichtet wird.

Herauszustellen ist an dieser Stelle allerdings zum Einen die Tatsache, der mehrfachen Erwähnung entsprechender Sicherheitsbelange auf den Geländen

TICONA und Shell seitens des VGH Kassel, andererseits auch die Zulassung der Revision zum BVerwG gegen die VGH Entscheidung, weil insoweit der Behandlung der komplizierten Rechtsmaterie von Flugrouten-Festlegung und Anwendung der Seveso II.-Richtlinie beim VGH offensichtlich Zweifel bestanden und grundsätzlicher Klärungsbedarf durch das BVerwG gesehen wurde. Umso bedauerlicher, dass diese Revision die auch für TLR bzw. Shell höchst relevanten Rechtsfragen nicht klären wird, nachdem FRAPORT das TICONA-Gelände Ende 2006 erworben hat. Es bleibt deshalb fraglich, ob die Maßstäbe der VGH Entscheidung letztlich tatsächlich 1:1 in Bezug auf das Tanklager Raunheim umzusetzen sind - dies insbesondere auch vor dem Hintergrund des Beanstandungsverfahrens der EU-Kommission wegen unzureichender Umsetzung bzw. Anwendung der Seveso II.-Richtlinie durch die Bundesrepublik Deutschland und deren Behörden.

Vor dem Hintergrund dieser verbleibenden rechtlichen Unsicherheiten ist es dem Landesgesetzgeber uneingeschränkt zu empfehlen, die Sicherheitsbelange in Bezug auf TLR im Zweifel mehr in den Vordergrund zu rücken, als dies in der bisherigen Abwägung des LEP-EFFM offenkundig geschehen ist.

Mit freundlichen Grüßen



(Dr. Eiding)

Rechtsanwalt und

Fachanwalt für Verwaltungsrecht

Lehrbeauftragter für öff. Baurecht

Anlage

Vollmacht

Hessischer Landtag
Der Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
z. Hd. Frau Heike Schnier

Schlossplatz 1 - 3
65183 Wiesbaden

Shell Deutschland Oil GmbH
Rechtsabteilung
Dr. Franz--Martin Brüggemann
Suhrenkamp 71-77
22284 Hamburg

Tel. 040/ 6324 6280
Fax 040/6 30 26 05

07. Februar 2007

Unser Zeichen: LFMB 21-1-18-03-05 (bitte stets mit angeben)
Ihr Zeichen: I A 2.4

**Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main
Großstanklager in 65479 Raunheim, An der B 43**

Sehr geehrte Damen und Herren,

in oben bezeichneter Angelegenheit nehmen wir bezüglich der Änderung des Landesentwicklungsplans wie folgt Stellung:

Auf Grund des Umstandes, dass unsere Gesellschaft nicht Eigentümer sondern Pächter und Betreiber des Großstanklagers ist, gestatten wir uns zunächst, auf die Stellungnahme der Eigentümerin, der TLR Tanklager Raunheim GmbH (im folgenden TLR), durch deren Rechtsanwalt Dr. Eiding zu verweisen.

- Die Stellungnahme der TLR liegt uns vor. Sie stellt im Wesentlichen eine Aktualisierung der bereits im ursprünglichen Verfahren auch von uns erhobenen Einwendungen dar, die wir hiermit wiederholen möchten. Unsere Gesellschaft verbleibt insofern bei der Einschätzung, dass wir dem Ausbau des Flughafens grundsätzlich positiv gegenüberstehen, dass aber die Detailplanung die Interessen des Lagerstandortes Raunheim nicht unverhältnismäßig beeinträchtigen darf.

Im übrigen bedanken wir uns für die Gelegenheit, im Rahmen der mündlichen Ausschussanhörung zu TOP 6 unsere Einwendungen vortragen zu können (unsere Gesellschaft ist dort statt als Shell Deutschland Oil GmbH als Shell Oil GmbH bezeichnet). Wir möchten von dieser Möglichkeit allerdings keinen Gebrauch machen und sind vor dem Hintergrund des zwischen uns und der TLR bestehenden Pachtvertrags ausdrücklich damit einverstanden, wenn der TLR als Eigen-

tümerin diese Redezeit gewährt wird, um die aus Sicht der TLR bestehenden Einwendungen in ihrem Namen vorzubringen.

Mit freundlichen Grüßen
Shell Deutschland Oil GmbH
Rechtsabteilung

Dr. Brüggemann

-413-

41

STADT  FRANKFURT AM MAIN

DER MAGISTRAT

Branddirektion



Stadtverwaltung (Amt 37), 60275 Frankfurt am Main

Hessischer Landtag
Postfach 528
65022 Wiesbaden

| | | |
|----------------------------|-------|--------|
| Auskunft erteilt | | |
| Herr Prof. Dipl.-Ing. Ries | | |
| Telefon Durchwahl | Fax | Zimmer |
| 10 691 212-72701 | 72708 | 2.128 |
| E-Mail | | |

| | |
|--|----------------|
| reinhard.ries.amt37@stadt-frankfurt.de | |
| Ihre Nachricht / Ihre Zeichen | Unsere Zeichen |

Vorab per Fax: 0611/350-345

Datum

08. Februar 2007

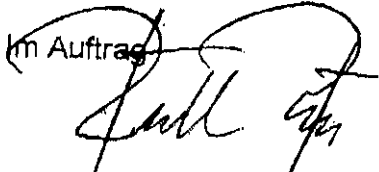
S. 07.02.07

**Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main
Ihre Anfrage vom 12.12.2006, Aktenzeichen: A 2.4**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Über die bereits bekannten Stellungnahmen und Gutachten zum Thema Sicherheit und Risikobetrachtung liegen bei der Branddirektion der Stadt Frankfurt am Main keine zusätzlichen neuen Erkenntnisse vor. Ich bitte daher darum, die bereits vorliegenden Unterlagen entsprechend zu verwenden und bitte insofern um Verständnis, dass ich für einen Fachbeitrag im Rahmen der Anhörung nicht zur Verfügung stehe.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


(Prof. Dipl.-Ing. Reinhard Ries)
Direktor der Branddirektion
in Frankfurt am Main



Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie
Postfach 32 09 · D-65022 Wiesbaden

Aktenzeichen (Bitte bei Antwort angeben)
P - 03.c.18 - 07

An den
Hessischen Landtag
Postfach 3240

EINGEGANGEN

65022 Wiesbaden

31. Jan. 2007

21.01.

Bearbeiter/in: Herren Dres. Lothar Ohse, Sven Rumohr
Durchwahl: 202/727
E-Mail: l.ohse@hlug.de/s.rumohr@hlug.de
Fax: 555
Ihr Zeichen: IA2.4
Ihre Nachricht vom: 12.12.2006

Datum: 29. Januar 2007

Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main

Ausschussanhörung zur Änderung des Landesentwicklungsplans; Punkt 4.1 Lärmkonturen -
Vorgehensweise / Berechnungen und Punkt 5.3 Grundwasser / Oberflächenwasser

Ihre E-Mail vom 19.01.2007, Betreff: LEP-Anhörung

Anlagen:

Anlagen 2 - 11 grafische Darstellung der Konturen gemäß Erklärung in Anlage 1; zusätzlich CD-
ROM mit den 11 Anlagen, die Anlagen 2 - 11 als Powerpoint-Versionen

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Ihrem o.a. Schreiben vom 12.12.2006 und ergänzend mit Ihrer o.a. E-Mail vom 19.01.2007
haben Sie mich um Stellungnahme zu den Punkten 4.1 und 5.3 der Ausschussanhörung vom 13. bis
15.02.2007 zur Änderung des Landesentwicklungsplans gebeten.

Die genannten Bearbeiter Dr. Ohse (Punkt 4.1) und Dr. Rumohr (Punkt 5.3) nehmen entsprechend
der vorgesehenen Terminplanung an der Anhörung teil.

Ich möchte daraufhinweisen, dass bis auf Weiteres nur meine Stellungnahme zum Punkt 5.3
Grundwasser / Oberflächenwasser an die interessierte Öffentlichkeit weitergegeben werden darf.

Vermerk: Gem. heutiger tel. Rücksprache mit Hr. Dr.
Schmid (HLUG) können sowohl Punkt 5.3
als auch 4.1 der Stellungnahme inzwischen
öffentlich behandelt werden.

Ingelohr, 7/12/07

Stellungnahme zum Thema 4.1 Lärmkonturen – Vorgehensweise / Berechnungen

Anlagen 1 – 11; die CD-ROM enthält die Anlage 1 und die Konturen der Anlagen 2 – 11 als Powerpoint-Versionen

Grundlage der in meinem Haus durchgeführten Lärmkonturberechnungen sind die vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) übermittelten Datenerfassungssysteme für die Prognosehorizonte 2015 und 2020. In einem solchen Datenerfassungssystem wird die Anzahl der Flugbewegungen getrennt nach Flugzeuggruppen erfasst, die auf den Flugrouten verkehren. Die folgenden Varianten wurden der obersten Landesplanung zur Verfügung gestellt: Istzustand 2000 (für Prognosehorizont 2015) bzw. Istzustand 2005 (für Prognosehorizont 2020), Prognosenullfall, Variante 9b (Nordwestvariante), Variante 9a (Nordostvariante) und Variante 13 (Südvariante). Die Berechnungen erfolgten mit einem in meinem Haus entwickelten Programm und wurden in Anlehnung an das Rechenverfahren der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen aus dem Jahr 1975 und einer Flugzeugtypenergänzung aus dem Jahre 1984 (AzB 84) durchgeführt. Die Berechnungsergebnisse sind dieser Stellungnahme als Anlagen 1 bis 11 beigelegt. Im Gegensatz zur AzB ist hier eine Trennung der Betriebsrichtungen mit anschließender Bildung der Umhüllenden (sog. 100 %-Regelung) und mit Verwendung des Äquivalenzparameters $q=3$ vorgenommen worden. Diese Vorgehensweise entspricht der „Leitlinie zur Beurteilung von Fluglärm durch die Immissionsschutzbehörden der Länder für Verkehrsflughäfen und militärische Flugplätze“ in der vom Länderausschuss für Immissionsschutz (LAI) am 14. Mai 1997 beschlossenen Fassung und ist auch in der Entschließung der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) „Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm“ vom 16. 9. 1998 den einzelnen Raumordnungsbehörden empfohlen worden. Berechnet wurde entsprechend der Vorgehensweise im Regionalplan Südhessen 2000 ein gemittelter Tag- Nacht- Pegel von jeweils 60 und 62 dB(A). Vergleichsweise wurde daher auch die 60 dB(A)- Kontur des Regionalplans mit dargestellt. Da die Regionalplankontur eine 60 dB(A)- Isofone ist, kann ein numerischer Vergleich auch nur mit den neu berechneten 60 dB(A)- Konturen gezogen werden. Die 62 dB(A)- Konturen wurden nur deshalb zusätzlich abgebildet, weil in verschiedenen Tabellen der vorliegenden Änderung des Landesentwicklungsplans die Zuwächse der Siedlungsbereiche auch mit den 62 dB(A)- Konturen betrachtet werden.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass im Mediationsverfahren, im Raumordnungsverfahren und im Planfeststellungsverfahren für den Flughafen ausbau

Berechnungsgrundlagen verwendet wurden, die sich von denen der hier gewählten unterscheiden. Verwendet wurde in den Ausbauverfahren die Flugzeuggruppeneinteilung nach dem AzB- Entwurf von 1999. Dieser Entwurf ist zwar nicht offiziell eingeführt worden, seine gegenüber der gültigen AzB differenziertere Flugzeuggruppeneinteilung entspricht jedoch etwas besser den tatsächlichen Emissionen. Allerdings liefert die Berechnung je nach Variante um 3 bis 4 dB(A) geringere Beurteilungspegel als die gültige AzB, so dass zur Beibehaltung des Schutzniveaus entsprechend der o. a. MKRO- Entschließung statt einer 60 dB(A)- Kontur nach gültiger AzB eine 56 bis 57 dB(A)- Kontur nach AzB- Entwurf von 1999 berechnet werden müsste, wenn man auch die Berechnung für die Siedlungsbeschränkung nach diesem Entwurf vornehmen wollte.

Stellungnahme zum Thema 5.3 Grundwasser / Oberflächenwasser

Ohne Anlagen

Lage des Vorhabensbereichs

Der Flughafen Frankfurt am Main befindet sich im nördlichen Oberrheingraben, der aufgrund der großen Mächtigkeit der sandigen und kiesigen Mainablagerungen zu den ergiebigen Grundwasserlandschaften Deutschlands gehört. Der Abfluss des Niederschlagswassers erfolgt überwiegend als Grundwasser, das im Betrachtungsgebiet nach \pm Nordwesten zum Main als Hauptvorfluter strömt. Nördlich des bestehenden Flughafenbereichs und somit in dessen Unterstrom befinden sich die Wasserwerke Hinkelstein und Schwanheim der Hessenwasser AG. Der östliche Bereich des bestehenden Flughafens befindet sich innerhalb des Wasserschutzgebietes dieser Wasserwerke. Der Bereich der geplanten Landebahn Nordwest liegt nicht im Wasserschutzgebiet, doch befinden sich im westlichen Unterstrom Brunnen der Fa. Infraseriv.

Qualitative Auswirkungen auf das Grundwasser

In der Vergangenheit hat es schädliche qualitative Auswirkungen auf das Grundwasser im Rahmen des regulären Flughafenbetriebs durch die Flächenenteisung mit Harnstoffen und auch durch Schadensfälle gegeben, z.B. durch Eintrag von CKW im Zusammenhang mit der Flugzeugwartung oder von Kerosin infolge von Defekten im Betankungssystem.

Qualitative Auswirkungen durch den regulären Flughafenbetrieb können z.B. durch den Einsatz grundwasserschonender Enteisungsmittel wie das mittlerweile verwendete Kaliumformiat oder die qualifizierte Entwässerung der Betriebsflächen weitestgehend vermieden werden. Für die geplante Landebahn Nordwest ist eine qualifizierte Entwässerung während der Enteisungszeiträume

vorgesehen, während die bestehenden Start-/Landebahnen über die Seiten in den Untergrund entwässern.

Qualitative Auswirkungen durch Schadensfälle können nicht ausgeschlossen, aber durch das bestehende umfangreiche Grundwassergüteüberwachungsprogramm früh erkannt und beseitigt werden.

Im Bereich der geplanten Landebahn Nordwest wird infolge der Waldrodung der im Humus deponierte Stickstoff mobilisiert und mit dem versickerten Niederschlag in das Grundwasser transportiert. Diese Nitratauswaschung wird sich mit der Zeit erschöpfen, so dass der Nitratgehalt im Grundwasser zunächst ansteigen und später wieder zurückgehen wird. Diese Auswirkung ist nicht dauerhaft und daher akzeptabel.

Es ist zu berücksichtigen, dass qualitative Auswirkungen auf das Grundwasser nur in Bezug auf solche Stoffe erkannt werden, die im Rahmen der Grundwasserüberwachung erfasst werden. Geänderte Betriebsstoffe (Flächen- und Flugzeugenteisungsmittel) müssen daher im Rahmen der Überwachung berücksichtigt werden.

Quantitative Auswirkungen auf das Grundwasser

Eine veränderte Nutzung im Bereich der geplanten Landebahn Nordwest von Wald hin zu einer Freifläche mit Gras und niedrigem Bewuchs führt zu einer Verringerung der Verdunstung. Der Anteil des Niederschlags, der in den Boden versickert, wird größer, und damit nimmt auch die Grundwasserneubildung zu. Der Grundwasserspiegel kann daher in diesem Bereich um bis zu 30 cm ansteigen. Falls der auf den versiegelten Flächen gesammelte Niederschlag in den Boden geleitet werden kann, wird das Grundwasser im Bereich der Versickerungsanlage um mehrere Dezimeter ansteigen.

Der Flurabstand zum Grundwasser beträgt im Rodungsgebiet für die Landebahn und deren näherer Umgebung 7 - 15 m. Da die Durchwurzelungstiefe höchstens 3 m beträgt, ist die Vegetation unabhängig von den Grundwasserständen. Der zu erwartende Grundwasseranstieg infolge der Maßnahmen wird an diesem Zustand nichts ändern. Der natürliche Schwankungsbereich des Grundwasserspiegels überlagert den relativ geringen Anstieg, so dass dieser kaum wahrnehmbar sein wird.

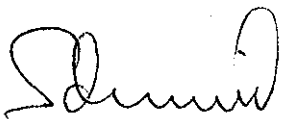
Im südöstlichen Bereich des Flughafens werden die dort geplanten Baumaßnahmen (Terminal 3) zu großflächigen Versiegelungen führen, die durch die ebenfalls vorgesehene Versickerung von Niederschlagswasser weitgehend kompensiert wird.

Auswirkungen auf Oberflächengewässer

Abwasser entsteht durch die Entwässerung der Start- und Landebahnen bei Niederschlagsereignissen. Im Winter fallen mit dem Niederschlagswasser die verwendeten Enteisungsmittel an. Die zur Anwendung kommenden Mittel müssen neben ihrer Wirksamkeit, Materialverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit möglichst umweltschonend u.a. in Bezug auf die Toxizität und Abbaubarkeit sein. Zurzeit wird hier Kaliumformiat verwendet, das entsprechende Eigenschaften aufweist. Die biologische Behandlung bzw. Entsorgung des anfallenden Niederschlagswassers soll entsprechend der Belastung des Abwassers erfolgen. Hierfür werden entsprechende Trennkriterien festgelegt. Die Entsorgung erfolgt je nach Belastung durch Versickerung über das Grundwasser oder durch Ableitung in den Main. Zur Behandlung des belasteten Abwassers sind biologische Behandlungsmaßnahmen (Retentionsbodenfilter, konventionelle biologische Kläranlage) vorgesehen. Hier ist durch den Antragsteller nachzuweisen, dass mit Hilfe der vorgesehenen Behandlungsmaßnahmen die jeweils im wasserrechtlichen Bescheid festzulegenden Einleitungsgrenzwerte (Oberflächengewässer/ Grundwasser) zur Einhaltung der Gütekriterien nicht überschritten werden.

Entsprechend der Umweltgesetzgebung (u.a. § 7a Wasserhaushaltsgesetz) darf eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser nur erteilt werden, wenn die Schadstofffracht des Abwassers so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist.

Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens wird geprüft, ob die projektierten Maßnahmen zum Gewässerschutz zur Sicherstellung der gesetzlichen Vorgaben und zur Einhaltung der Gewässergütekriterien geeignet sind.



(Dr. Thomas Schmid)

Erklärung der in den Anlagen 2 bis 11 dargestellten Konturen

Die hier dargestellten Konturen sind für 2 Szenarien berechnet worden: für den Prognosezeitraum bis 2015 (einschließlich Istzustand 2000), dargestellt in den Anlagen 2 bis 6 und für den Prognosezeitraum bis 2020 (einschließlich Istzustand 2005), dargestellt in den Anlagen 7 bis 11. Die Darstellungen im Einzelnen:

| | |
|----------------------|-----------|
| Istzustand 2000 | Anlage 2 |
| Prognosenußfall 2015 | Anlage 3 |
| Planungsfall 9b 2015 | Anlage 4 |
| Variante 9a 2015 | Anlage 5 |
| Variante 13 2015 | Anlage 6 |
| Istzustand 2005 | Anlage 7 |
| Prognosenußfall 2020 | Anlage 8 |
| Planungsfall 9b 2020 | Anlage 9 |
| Variante 9a 2020 | Anlage 10 |
| Variante 13 2020 | Anlage 11 |

Hierbei bedeuten:

| | |
|-----------------|--|
| Prognosenußfall | Belastung in den Jahren 2015 bzw. 2020, wenn kein Ausbau erfolgt |
| Planungsfall 9b | Belastung in den Jahren 2015 bzw. 2020 bei Realisierung der Nordwestvariante (Landebahn im Kelsterbacher Wald). Diese Variante ist Gegenstand des zur Zeit laufenden Planfeststellungsverfahrens |
| Variante 9a | Belastung in den Jahren 2015 bzw. 2020 bei Realisierung der Nordostvariante (Landebahn im Schwanheimer Wald) |
| Variante 13 | Belastung in den Jahren 2015 bzw. 2020 bei Realisierung der Südvariante |

Da in der vorliegenden „Änderung des Landesentwicklungsplans“ die Zuwächse der Siedlungsbereiche sowohl für 60 dB(A) als auch für 62 dB(A) betrachtet wurden, sind jeweils beide Kurven dargestellt. Zusätzlich wurde in jeder Grafik die Siedlungsbeschränkungskontur des Regionalplans 2000 mit abgebildet, weil die Zuwächse der Siedlungsbereiche in einigen

Tabellen mit dem Regionalplan verglichen werden. Die Regionalplankurve, ist mit einer Flugbewegungszahl von 430.000 Bewegungen berechnet worden.