

Stand: 21. März 2007

Teil 8

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

eingegangene Stellungnahmen zu der mündlichen Anhörung am 13. bis 15.02.2007
und 16.03.2007

zu dem

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

- | | | |
|-----|---|--------|
| 61. | Prof. Dr. Klaus-Peter Dolde, Stuttgart | S. 635 |
| 62. | Prof. Dr. Kröger, Zürich – aktualisierte Stellungnahme – | S. 653 |
| 63. | Initiative „Zukunft Rhein-Main“, Kreisausschuss des Kreises
Groß-Gerau, Erster Stadtrat Herbert Hunkel, Neu-Isenburg
– ergänzende Stellungnahme – | S. 656 |



 PROF. DR. KLAUS-PETER DOLDE
 DR. RAINARD MENKE
 DR. ANDREA VETTER
 DR. WINFRIED PORSCH
 DR. TINA BERGMANN
 DR. FLORIAN REUTHER

 Durchwahl
 Tel. 0711-601701-10

 5. März 2007
 Do/sd

 Hessischer Landtag
 Der Vorsitzende des Ausschusses
 für Wirtschaft und Verkehr und des
 Ausschusses für Umwelt, ländlichen
 Raum und Verbraucherschutz
 Frau Heike Schnier
 Postfach 32 40

65022 Wiesbaden

h.schnier@ltg.hessen.de

05.03.07 sc

Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt am Main

Sehr geehrte Frau Schnier,

als Ersatz für meine Teilnahme am 13.02.2007 übergebe ich anliegend – wie versprochen – meine schriftliche Stellungnahme. Ich bitte um Nachsicht für die Verzögerung. Sie beruht darauf, dass ich in der letzten Woche in Urlaub war.

Ich hoffe, die Stellungnahme kommt noch so rechtzeitig, dass sie in den Ausschussberatungen berücksichtigt werden kann.

Ich gehe davon aus, dass weitere schriftliche Stellungnahmen eingegangen sind. Für eine Mehrfertigung dieser Stellungnahmen wäre ich Ihnen dankbar.

Für Rückfragen stehe ich selbstverständlich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Dolde

5. März 2007
Do/sd

Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr sowie des Ausschusses für Umwelt, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz des Hessischen Landtages betreffend Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main

Zu den in der Tagesordnung unter Ziff. 1 angesprochenen rechtlichen Grundlagen und Verfahrensfragen nehme ich wie folgt Stellung:

I. Rechtliche Grundlagen/Verfahrensfragen

1. Der Hessische VGH hat durch Urteil vom 16.08.2002 (NVwZ 2003, 229) Ziff. 1.2 und 7.4 des LEP 2000 für nichtig erklärt. Im übrigen gilt der LEP 2000 fort.

Durch die Verordnung über die Änderung des LEP 2000 wird auf der Grundlage von § 8 Abs. 7 i.V.m. § 8 Abs. 4 Satz 1 des Hessischen Landesplanungsgesetzes der LEP 2000 geändert und um die die Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main betreffenden Bestimmungen ergänzt. Die durch das Urteil des Hessischen VGH entstandene Lücke wird dadurch geschlossen.

Einer ausdrücklichen Zuordnung der unter III vorgesehenen Festlegungen zur Änderung des LEP 2000 bedarf es dazu nicht. Die Änderungs- und Ergänzungsfunktion ergibt sich auch ohne solche Zuordnung aus dem Inhalt des Änderungsplans, insbesondere aus seiner Begründung. Der Planungsanlass wird – zutreffend – dahingehend beschrieben, dass die raumordnerischen Festlegungen zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt im LEP 2000 neu gefasst werden.

2. Die im Verfahren geäußerten kompetenzrechtlichen Bedenken greifen nicht durch.

Es trifft zwar zu, dass der Bund gem. Art. 73 Ziff. 6 GG die ausschließliche Gesetzgebungskompetenz für das Recht des Luftverkehrs hat. Diese Kompetenz schließt nicht die Raumordnung ein. Dafür hatte der Bund nach der früheren Fassung des Art. 75 Abs. 1 Nr. 4 GG nur die Kompetenz zur Rahmengesetzgebung. Im übrigen lag gem. Art. 70 Abs. 1 GG die Gesetzgebungskompetenz bei den Ländern. Das Land Hessen hat durch Erlass des Landesplanungsgesetzes davon Gebrauch gemacht. Das Hessische Landesplanungsgesetz sieht – übereinstimmend mit dem ROG – die Aufstellung von Raumordnungsplänen auf Landes- und Regionalebene vor. Nach Art. 74 Abs. 1 Nr. 31 GG in der geltenden Fassung hat der Bund die Kompetenz für die konkurrierende Gesetzgebung, die Länder können gem. Art. 72 Abs. 3 Nr. 4 abweichende Regelungen treffen.

Die Aufstellung von Raumordnungsplänen folgt nicht dem Luftverkehrsrecht und der ausschließlichen Gesetzgebungskompetenz des Art. 73 Ziff. 6 GG, sondern dem Recht der Raumordnung. Die Wahl eines Flughafenstandorts wie auch die Entscheidung über seine Erweiterung ist eine raumordnerische Entscheidung, die der Landesplanung zuzuordnen ist. Der Ausbau eines Flughafens ist eine raumbedeutsame Maßnahme im Sinne von § 3 Nr. 6 ROG, die ungeachtet der Notwendigkeit einer Planfeststellung nach § 8 Abs. 1 Satz 1 LuftVG der Einbettung in die

Ziele und Grundsätze der Raumordnung bedarf (vgl. BVerwG, Urteil vom 16.03.2006 – 4 A 1075/04 – Flughafen Berlin-Schönefeld, Beilage I 8/2006 zur NVwZ, Rn. 53 ff.). Standortvorgaben als Ziele der Raumordnung sind ein zulässiges Mittel der Landesplanung (BVerwG, a.a.O., Rn. 63 ff.). Übereinstimmend damit hat der Bayerische VGH in seinem Urteil vom 25.04.2006 (8 N 05.542 – Juris, Rn. 32 ff.) entschieden, dass zur Sicherung der Ausbaumöglichkeiten des Flughafens München II die Zielsetzung eines „Vorranggebiets Flughafenentwicklungsflächen“ im Landesentwicklungsprogramm auch kompetenzrechtlich zulässig ist. Die Festlegung eines Vorranggebiets dient der Freihaltung von entgegenstehenden Nutzungen und damit der Standortvorsorge für die raumbedeutsame Funktion der davon betroffenen Fläche. Dies ist eine typische Aufgabe der Landesplanung auf Grundlage des ROG und des Landesplanungsgesetzes.

II. Möglichkeit der Festlegung einer konkreten Bahn als Ziel des LEP

1. Die Änderung des LEP 2000 sieht unter anderem als Ziel der Raumordnung die Festlegung in III 1 vor, wonach zur Sicherung der langfristigen räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt/Main die in der Plankarte dargestellten Flächen für die Erweiterung der Flughafenanlagen einschließlich einer neuen Landebahn als Vorranggebiete ausgewiesen werden, die von konkurrierenden Planungen und Nutzungen freizuhalten sind.

Dieses Ziel der Raumordnung steht in Einklang mit § 7 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 ROG. Danach sind die Träger der Landes- und Regionalplanung zur Standortausweisung für raumbedeutsame Infrastrukturvorhaben ermächtigt. Der Entwurf des LEP 2000 beruht auf dieser Rechtsgrundlage sowie auf § 7 Abs. 2 Ziff. 2 bis 4 HLPG. Danach soll der Landesentwicklungsplan unter anderem Trassen und Standorte für die Verkehrs- und Versorgungsinfrastruktur enthalten.

2. Nach § 7 Abs. 4 Nr. 1 ROG können Festlegungen in Raumordnungsplänen Gebiete bezeichnen, die für bestimmte, raumbedeutsame Funktionen oder Nutzungen vorgesehen sind und andere raumbedeutsame Nutzungen in diesem Gebiete ausschließen, soweit diese mit den vorrangigen Funktionen, Nutzungen oder Zielen der Raumordnung nicht vereinbar sind. Vorranggebiete dienen dazu, Flächen für eine bestimmte Nutzung zu reservieren und von entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten. Sie dienen der Standortvorsorge für die raumbedeutsame Funktion, die durch das Vorranggebiet geschützt wird (Bayerischer VGH, a.a.O., Rn. 35).

Die in III 1 als Ziel der Raumordnung vorgesehene Festlegung ist auch nach dem Wortlaut der Festlegung die Ausweisung eines Vorranggebiets in diesem Sinne. Die in der Plankarte dargestellte Fläche wird für die Erweiterung der Flughafenanlagen einschließlich einer neuen Landesbahn als Vorranggebiet ausgewiesen. Diese Fläche ist von konkurrierenden Planungen und Nutzungen freizuhalten.

3. Der Inhalt dieses Ziels der Raumordnung besteht darin, diese Fläche für die Flughafenerweiterung freizuhalten und konkurrierende Planungen und Nutzungen auszuschließen. Der durch das Ziel der Raumordnung vorgegebene Zweck ist die „Erweiterung der Flughafenanlagen einschließlich einer neuen Landebahn“. Das Ziel der Raumordnung geht nicht dahin, eine neue Landebahn zu errichten. Ein solches Ziel wäre rechtlich unzulässig (siehe unten). Die Festlegung in III 1 reserviert vielmehr die Fläche für die Erweiterung des Flughafens einschließlich der für eine neue Landebahn notwendigen Fläche und schließt konkurrierende Planungen und Nutzungen aus.
4. Ob auf dieser Fläche eine neue Landebahn planfestgestellt und gebaut werden kann, ist nicht Gegenstand des LEP 2000. Dieser enthält nach dem eindeutigen Wortlaut des Ziels der Raumordnung in III 1 nur eine Freihalteverpflichtung für die in der Plankarte gekennzeichneten Flä-

chen. Er enthält keine Verpflichtung, eine neue Landebahn zu planen und zu bauen.

Dies ergibt sich nicht nur aus dem Wortlaut des LEP 2000, sondern auch aus Rechtsgründen. Die Landesplanung kann Vorgaben für die Errichtung oder Erweiterung eines Flughafens durch gebietsscharfe Standortfestlegungen bzw. Erweiterungsvorgaben treffen. Die Landesplanung ist dabei jedoch auf ihren Kompetenzbereich beschränkt, nämlich auf die überfachliche und überörtliche Planung. Die Landesplanung darf nicht ohne spezielle gesetzliche Ermächtigung an die Stelle der Fachplanung treten und deren Aufgaben übernehmen. Den Fachplanungsträgern muss zur Erfüllung der ihnen eingeräumten Planungsbefugnis ein ausreichender Planungsspielraum verbleiben (BVerwG, a.a.O., Rn. 64). Es gehört zu den herkömmlichen Mitteln überörtlicher Koordination und Entwicklung, Raumfunktionen zu sichern, die an besondere Lagevorteile oder Standortbedingungen geknüpft sind. Die Träger der Landes- und Regionalplanung sind deshalb zu entsprechenden gebietsscharfen Standortausweisungen befugt (BVerwG, a.a.O., Rn. 65).

Gebietsscharfe Standortausweisungen begründen keine Verpflichtung der (luftverkehrsrechtlichen) Planfeststellungsbehörde, ein landesplanungsrechtlich ausgewiesenes Vorhaben durch Planfeststellung zu planen und die Realisierung sicherzustellen. Ein solches Ziel der Raumordnung wäre durch das Raumordnungs- und Landesplanungsrecht nicht gedeckt. Vielmehr hat die Planfeststellungsbehörde über die Zulassung und die Zulassungsfähigkeit des Vorhabens zu entscheiden. Sie kann die Planfeststellung aus spezifischen fachplanerischen Erwägungen ungeachtet einer gebietsscharfen landesplanerischen Standortausweisung ablehnen (BVerwG, a.a.O., Rn. 70 ff., 87). Ziele der Raumordnung wie auch das hier formulierte Ziel in III 1 begründen für die Planfeststellungsbehörde keine Realisierungspflicht.

Es besteht deshalb keine Möglichkeit, die Erweiterung des Flughafens um eine konkrete Bahn als Ziel der Raumordnung im LEP 2000 festzuschreiben. Einen solchen Inhalt hat die Änderung des LEP 2000 nicht. Sie beschränkt sich auf die Ausweisung von Flächen für die Erweiterung der Flughafenanlagen einschließlich einer neuen Landebahn als Vorranggebiete, die von konkurrierenden Planungen und Nutzungen freizuhalten sind. Eine Realisierungspflicht dahingehend, dass eine neue Landebahn anzulegen ist, ergibt sich daraus nicht. Der Plangeber hat durch die Formulierung des Ziels der Raumordnung nur zu erkennen gegeben, dass die von ihm gesicherte Erweiterung der Flughafenanlagen auch eine neue Landebahn einschließt. Über deren Realisierungsfähigkeit ist damit nichts ausgesagt.

5. Die Zulässigkeit gebietsscharfer Standortausweisungen ist in der Rechtsprechung anerkannt (BVerwGE 118, 181 ff., Landesmesse Stuttgart; BVerwG, Urteil vom 16.03.2006, a.a.O., Rn. 63 ff.; VGH München, a.a.O.).

Die luftrechtliche Planfeststellung setzt in aller Regel eine landesplanerische Absicherung durch entsprechende Ziele der Raumordnung voraus, da die Wahl des Standortes für einen internationalen Verkehrsflughafen vorrangig eine raumordnerische Entscheidung ist (BVerwG, a.a.O., Leitsatz 1, Rn. 53 ff.). Für die Wahl von großen Erweiterungsflächen für einen bestehenden internationalen Verkehrsflughafen gilt nichts anderes. Diese landesplanerische Absicherung der Erweiterungsflächen ist Aufgabe der Änderung des LEP 2000.

III. Möglichkeit der Regelung des Nachtflugverbots im LEP

1. Die vorgesehene Änderung des LEP 2000 sieht kein Nachtflugverbot vor. Vielmehr enthält sie in den Festlegungen unter III 1 den Grundsatz der Raumordnung, dass im Verfahren nach dem Luftverkehrsgesetz aus

Rücksichtnahme auf die besonders schutzbedürftige Nachtruhe der Bevölkerung ein umfassender Nachtschutz in den Kernstunden der Nacht von herausragender Bedeutung ist.

Grundsätze der Raumordnung sind der Abwägung zugänglich, sie formulieren das maßgebliche Abwägungsmaterial. Sie enthalten keine für die Planfeststellungsbehörde bindende landesplanerische Letztentscheidung. Mit dem zitierten Grundsatz der Raumordnung ist deshalb die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde über den Schutz der Nachtruhe nicht inhaltlich gebunden. Der LEP FS 2000 begründet kein Nachtflugverbot.

2. Die Abwägung des LEP FS 2000 beruht auf der „Mediationsnacht“. Allen Planungsfällen liegt ein Planungsflugplan zugrunde, der darauf aufbaut, dass in der Zeit von 23.00 bis 5.00 Uhr keine planmäßigen Flugbewegungen stattfinden (S. 7). Diese Annahme ist Grundlage der Abwägung. Sie wird jedoch nicht als Ziel der Raumordnung verbindlich gemacht.
3. Nach den Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts zum Flughafen Berlin-Schönefeld wäre es rechtlich nicht möglich, im Landesentwicklungsplan ein Nachtflugverbot als Ziel der Raumordnung zu bestimmen und damit für die Planfeststellungsbehörde verbindlich zu machen.

Eine solche Festlegung ginge über den Aufgabenbereich der Raumordnung hinaus. Zielförmige Standortvorgaben als Mittel der Landesplanung dürfen den Kompetenzbereich der Landesplanung nicht überschreiten. Die Landesplanung darf nicht an die Stelle der Fachplanung treten, sie darf deren Aufgaben nicht übernehmen. Den Fachplanungsträgern muss zur Erfüllung der ihnen eingeräumten Planungsbefugnis ein ausreichender Planungsspielraum verbleiben (BVerwG, a.a.O., Rn. 64).

Die Prüfung örtlicher Einzelheiten und die Erfüllung spezifisch-fachgesetzlicher Anforderungen an ein wirksames und finanziell tragbares Lärmschutzkonzept sind nicht Gegenstand der Landesplanung. Sie

bleiben der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens in der Planfeststellung vorbehalten. Die Landesplanung muss jedoch bereits auf ihrer Planungsebene vorausschauend prüfen, ob die Lärmschutzproblematik, die ihre Standortentscheidung auslösen wird, auf der Fachplanungsebene durch technische und betriebliche Schutzvorkehrungen beherrschbar sein wird (BVerwG, a.a.O., Leitsatz 7, Rn. 155). Die Landesplanung kann zur Bewältigung voraussehbarer Lärmkonflikte an einem Standort nur die Mittel einsetzen, die ihr das Raumordnungsrecht zur Verfügung stellt. Diese Mittel beschränken sich nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts im wesentlichen auf die Festlegung von Siedlungs- und Freiraumstruktur und deren Konkretisierung in Gestalt von Planungszonen zur Siedlungsbeschränkung. Die Verfügung von Nachtflugbeschränkungen ist danach nicht Gegenstand der Landesplanung. Diese muss jedoch bei ihrer Standortentscheidung vorausschauend prüfen, ob die Lärmschutzprobleme auf der Fachplanungsebene durch technische und betriebliche Schutzvorkehrungen beherrschbar sein werden. Zu diesen betrieblichen Schutzvorkehrungen gehört auch ein (eingeschränktes) Nachtflugverbot.

4. Die Frage, ob es möglich ist, im LEP ein Nachtflugverbot anzuordnen, ist somit zu verneinen. Der vorliegende Entwurf des LEP 2000 sieht ein solches Nachtflugverbot nicht vor. Er ist auch unter diesem Aspekt rechtlich unbedenklich.

IV. Abgrenzung zur Planfeststellung

1. Die notwendige Abgrenzung zur Planfeststellung ergibt sich aus den Ausführungen zum Nachtflugverbot:

Gegenstand des LEP 2000 ist die Bestimmung der Fläche für die Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main und deren Freihaltung von widersprechenden Nutzungen und Planungen.

2. Die Standortentscheidung des LEP 2000 bindet nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Planfeststellungsbehörde. Im Planfeststellungsverfahren ist nicht mehr zu prüfen, ob andere Alternativen für die Erweiterung vorzuziehen sind. Die Frage der Standortalternativen ist durch den LEP 2000 abschließend und für die Planfeststellungsbehörde bindend geklärt (BVerwG, a.a.O., Leitsatz 2, Rn. 55 ff.).
3. Die gebietsscharfe Ausweisung einer Vorrangfläche begründet für die Planfeststellungsbehörde keine Realisierungspflicht. Im Planfeststellungsverfahren ist deshalb aufgrund einer umfassenden und durch den LEP 2000 nicht eingeschränkten Abwägung zu prüfen, ob das Vorhaben an dem raumordnerisch vorgegebenen Standort realisierungsfähig ist oder nicht. Kommt die Planfeststellungsbehörde zum Ergebnis, dass die Realisierung des Vorhabens an widerstreitenden öffentlichen und/oder privaten Belangen scheitert, kann bzw. muss sie den Planfeststellungsantrag ablehnen. Dies wäre z. B. dann der Fall, wenn die Zulassung des Vorhabens an dem von der Landesplanung ausgewiesenen Standort in unzumutbarer Weise in private Schutzgüter wie Eigentum oder Gesundheit, in den Bereich der kommunalen Selbstverwaltung oder in allgemeine öffentliche Belange eingreifen würde (BVerwG, a.a.O., Rn. 77). In der Planfeststellung ist zu entscheiden, ob solche unzumutbaren Eingriffe durch die Anordnung eines Nachtflugverbots, durch andere betriebliche Regelungen, Maßnahmen des aktiven und/oder passiven Schallschutzes vermieden werden können. Die Planung des Vorhabens im einzelnen sowie die Konfliktbewältigung des konkreten Vorhabens ist ausschließliche Aufgabe der Planfeststellung.
4. Die Planungsparameter, die dem LEP 2000 zugrunde liegen, jedoch nicht durch Ziele der Raumordnung verbindlich gemacht worden sind, binden die Planfeststellungsbehörde nicht. Sie ist nur an die Standortausweisung des LEP 2000 gebunden.

Sollte allerdings das zur Planfeststellung gestellte Vorhaben die Planungsparameter, die dem LEP 2000 als „Planungsvoraussetzungen“ zugrunde liegen (S. 7), deutlich verlassen, stellt sich die Frage nach der rechtlichen Bedeutung einer solchen Divergenz. Der LEP 2000 würde dadurch nicht (nachträglich) rechtswidrig, weil es für seine Rechtmäßigkeit auf die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der abschließenden landesplanerischen Abwägung ankommt. Der LEP 2000 bliebe wirksam, gleichermaßen bliebe seine Standortausweisung wirksam und verbindlich. Es würde sich allenfalls die Frage stellen, ob trotz einer Standortausweisung im LEP 2000 ein Raumordnungsverfahren notwendig ist, weil die für die Entbehrlichkeit eines Raumordnungsverfahrens maßgebenden Gründe (§ 18 Abs. 2 HLPg) nicht mehr vorliegen, wenn sich das zur Planfeststellung gestellte Vorhaben deutlich von dem Vorhaben unterscheidet, das Grundlage der Standortfestlegung im LEP 2000 war.

Soweit mir bekannt ist, besteht eine solche Divergenz zwischen den Grundlagen des LEP 2000 und dem Inhalt des Planfeststellungsantrages nicht.

5. Ergänzend verweise ich auf das in der Anlage beigefügte „Hand out“ vom 20.02.2007 zu meinem Referat über „Anforderungen an die landesplanerische Abwägung bei gebietsscharfer Standortausweisung“, das ich am 14.03.2007 auf den 9. Speyerer Planungsrechtstagen der Deutschen Hochschule für Verwaltungswissenschaften Speyer halten werde.



Prof. Dr. Dolde
Rechtsanwalt

Durchwahl
Tel. 0711-601701-10

5. März 2007
Do/sd

Rechtsanwalt Prof. Dr. Klaus-Peter Dolde, Stuttgart

**Anforderungen an die landesplanerische Abwägung
bei gebietsscharfer Standortausweisung**

I. Gebietsscharfe Standortausweisung

1. Raumordnung ist auf die Ordnung und Entwicklung des größeren Raumes angelegt. Sie zielt auf den Ausgleich konkurrierender Ansprüche an die Raumnutzung. Die Landesplanung ist auf die überfachliche und überörtliche Planung beschränkt.
2. Es gehört zu den herkömmlichen Mitteln überörtlicher Koordination, Raumfunktionen zu sichern, die an besondere Lagevorteile oder Standortbedingungen anknüpfen. Die Träger der Landes- und Regionalplanung sind deshalb zu Standortausweisungen für raumbedeutsame Infrastrukturvorhaben ermächtigt (§ 7 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 ROG).
3. Zum zulässigen landesplanerischen Instrumentarium gehören Ziele der Raumordnung, die Standorte gebietsscharf ausweisen. Insoweit erfolgt ein teilweiser Zugriff auf die örtliche Planungsebene, weil die Entscheidung über die Nutzung der Flächen innerhalb des Gemeindegebiets nicht von der Gemeinde getroffen wird, sondern vom Träger der Landesplanung.

4. Andere Planungsträger sind an die gebietsscharfe Standortausweisung durch Ziele der Raumordnung gebunden. Die Gemeinden sind nach § 1 Abs. 4 BauGB verpflichtet, die landesplanerische Entscheidung umzusetzen. Träger der Fachplanung trifft eine solche Umsetzungspflicht nicht, sie sind allerdings an die Standortentscheidung dahingehend gebunden, dass ihnen eine eigene Standortalternativenprüfung verwehrt ist.
5. Die Landesplanung hat die Entscheidungskompetenz der Fachplanungsträger zu respektieren. Diesen muss zur Erfüllung der ihnen eingeräumten Planungsbefugnis ein ausreichender Planungsspielraum verbleiben. Details der Ausgestaltung eines Vorhabens und der Konfliktbewältigung sind nicht Aufgabe der Landesplanung und der gebietsscharfen Standortausweisung.
6. Die gebietsscharfe Standortausweisung und die Bindung des Trägers der Fachplanung an diese Standortausweisung hat regelmäßig zur Folge, dass ein entsprechendes Vorhaben landesplanerisch nur am ausgewiesenen Standort zulässig ist, nicht jedoch an anderen, nicht positiv ausgewiesenen Standorten (negative Ausschlussfunktion).

II. Planrechtfertigung

Die gebietsscharfe Standortausweisung ist geeignet, wesentliche Teile des Gemeindegebiets der gemeindeeigenen Planung zu entziehen bzw. hinreichend gesicherte Planungen unmöglich zu machen. Notwendig ist deshalb als Ausdruck des Prinzips der Verhältnismäßigkeit die Planrechtfertigung.

III. Allgemeine Anforderungen an die Abwägung

1. Die gebietsscharfe Standortausweisung durch Ziele der Raumordnung bedarf im Hinblick auf die Bindung der betroffenen Gemeinden und der betroffenen Fachplanungsträger besonderer Rechtfertigung. Der landesplanerische Zugriff auf Teile eines Gemeindegebiets setzt voraus, dass überörtliche Interessen von höherem Gewicht den Eingriff rechtfertigen.
2. Gebietsscharfe Standortausweisungen schließen andere Nutzungen auf dem ausgewiesenen Standort aus, insoweit haben sie die Funktion von Vorranggebieten im Sinne von § 7 Abs. 4 Nr. 1 ROG. Sie schließen regelmäßig das Vorhaben an anderer Stelle aus und haben deshalb die Ausschlusswirkung von Eignungsgebieten im Sinne von § 7 Abs. 4 Nr. 3 ROG. Die gebietsscharfe Standortausweisung durch die Landesplanung setzt deshalb ein schlüssiges Planungs- und Bewertungskonzept für das gesamte vom Ausschluss betroffene Gebiet voraus.

IV. Abwägungsdichte

1. Die landesplanerische Abwägung ist durch § 7 Abs. 7 ROG ausdrücklich vorgegeben, und zwar unter Einbeziehung der Grundsätze der Raumordnung, des Umweltberichts, der FFH-Problematik. Sonstige öffentliche Belange sowie private Belange sind in der Abwägung zu berücksichtigen, „soweit sie auf der jeweiligen Planungsebene erkennbar und von Bedeutung sind“.
2. Die durch § 7 Abs. 6 ROG vorgegebene Beteiligung öffentlicher Stellen und der Öffentlichkeit stellt in weit größerem Maße als bisher sicher, dass öffentliche und private Belange erkennbar werden. Inwieweit sie für die landesplanerische Entscheidung von Bedeutung sind, lässt das ROG offen. Dies richtet sich nach den rechtlichen Wirkungen der gebietsscharfen Standortausweisung.

3. Je konkreter die landesplanerischen Festlegungen sind, um so schärfer sind die Raumverhältnisse in den Blick zu nehmen. Gebietsscharfe Ausweisungen enthalten die abschließende landesplanerische Standortentscheidung. Sie müssen deshalb insbesondere mit dem Vorhaben verbundene Lärmbelastungen, Luftverunreinigungen, eine Zunahme der Belastungen des bestehenden Verkehrsnetzes, Eingriff in Natur und Landschaft sowie sonstige für die strategische Umweltprüfung maßgebende Umweltauswirkungen in den Blick nehmen, selbstverständlich auch die Erhaltungsziele und die Schutzzwecke der FFH-Gebiete sowie der europäischen Vogelschutzgebiete.
4. Sowohl nach den allgemeinen Grundsätzen des Abwägungsgebots als auch im Rahmen der strategischen Umweltprüfung sind unter Berücksichtigung der allgemeinen landesplanerischen Zielsetzungen Planungsalternativen zu untersuchen (§ 7 Abs. 5 Satz 2 ROG).
5. Die landesplanerische gebietsscharfe Standortausweisung beschränkt sich auf der Aussage, dass der ausgewählte Standort aus raumordnerischer Sicht geeignet ist, konkurrierende Raumnutzungen und Raumfunktionen in einen dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ausgleich zu bringen. Die Prüfung örtlicher Einzelheiten und die Erfüllung der spezifischen fachgesetzlichen Anforderungen bleibt der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens in der nachfolgenden Planfeststellung oder Genehmigung vorbehalten, in der dem Träger des Vorhabens die erforderlichen (baulichen, technischen oder betrieblichen) Schutzvorkehrungen aufzuerlegen sind.
6. Es ist deshalb nicht Aufgabe der Landesplanung, die landesplanerische Standortausweisung mit baulichen, technischen oder betrieblichen Schutzvorkehrungen abzusichern. Im Rahmen der Abwägung muss sich die Landesplanung nur vergewissern, dass das Vorhaben am ausgewiesenen Standort bei Ausnutzung der tatsächlich und rechtlich gegebenen Schutzvorkehrungen zulassungsfähig ist.

7. Für die Alternativenprüfung gelten die allgemeinen Grundsätze: Alternativen, die sich anbieten oder aufdrängen, sind in die landesplanerische Abwägung einzubeziehen. Sie sind soweit zu untersuchen, dass gemessen am landesplanerischen Abwägungsprogramm eine sachgerechte Entscheidung möglich ist. Erfüllt eine Alternative wesentliche landesplanerische Ziele nicht, kann sie auf der Grundlage einer Grobanalyse ausgeschieden werden. Weitergehender Untersuchungen z. B. zu Lärmemissionen und –immissionen bedarf es nicht, wenn das Ergebnis solcher Untersuchungen für die Zielerfüllung unerheblich ist.

V. Einzelne abwägungserhebliche Belange

1. Die gebietsscharfe Standortausweisung setzt die Ermittlung des Bedarfs voraus, und zwar sowohl für die Bejahung der Planrechtfertigung als auch für die Gewichtung der Belange im Rahmen der Standortabwägung. Der Prognosezeitraum sollte deutlich länger sein als in der Planfeststellung.
2. Die gebietsscharfe Standortausweisung durch Ziele der Raumordnung kollidiert regelmäßig mit der kommunalen Planungshoheit. Die damit verbundenen Beschränkungen sind nur zulässig, wenn sie durch überörtliche Interessen von höherem Gewicht gerechtfertigt sind.

Nach § 9 Abs. 2 Satz 2 ROG sind bei der Aufstellung der Regionalpläne Flächennutzungspläne und die Ergebnisse der von Gemeinden beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planungen in der Abwägung zu berücksichtigen. Ob dies die Berücksichtigung städtebaulicher Leitbilder, die sich noch nicht in beschlossenen städtebaulichen Planungen niedergeschlagen haben, ausschließt, erscheint fraglich.

3. Bei der Prüfung von Standortalternativen muss der Träger der Landesplanung sich zumindest Klarheit über die flächen- und zahlenmäßige

Größenordnung der Lärmbetroffenheiten an den in die Alternativenprüfung einbezogenen Standorten verschaffen. Eine numerisch-präzise Ermittlung der Anzahl der z. B. vom Fluglärm voraussichtlich betroffenen Einwohner ist jedoch nicht erforderlich, wenn offenkundige Disparitäten im Ausmaß der Lärmbelastung nach der Konzeption des Trägers der Landesplanung in der Abwägung kein ausschlaggebendes Gewicht besitzen.

Zur Konfliktlösung kann die Landesplanung nur die ihr zur Verfügung stehenden Mittel einsetzen, nämlich Festlegung von Siedlungs- und Freiraumstrukturen und deren Konkretisierung in Gestalt von Planungszonen zur Siedlungsbeschränkung. Die Prüfung örtlicher Einzelheiten und die Erfüllung spezifischer fachgesetzlicher Anforderungen an ein wirksames und finanziell tragbares Lärmschutzkonzept bleibt der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im nachfolgenden Zulassungsverfahren vorbehalten.

4. Entsprechendes gilt für die Bedeutung von Luftverunreinigungen im Rahmen der landesplanerischen Standortabwägung.
5. Die landesplanerische gebietsscharfe Standortausweisung bewirkt keinen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes. Sie führt nicht zur Zulässigkeit eines solchen Eingriffs. Sie unterliegt deshalb nicht den Anforderungen an die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung. Es verstößt deshalb weder gegen Naturschutzrecht noch gegen das Gebot der Konfliktbewältigung, wenn die gebietsscharfe Standortausweisung nicht durch ein landesplanerisch abgesichertes Kompensationskonzept begleitet wird.
6. Klärungsbedürftig ist die Frage, inwieweit erkennbare Belange Privater in der landesplanerischen Abwägung bei einer gebietsscharfen Standortausweisung zu berücksichtigen sind.

Nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts enthält die landesplanerische gebietsscharfe Standortausweisung eine abschließende landesplanerische Entscheidung, an die die Planfeststellungsbehörde gebunden ist. Sie kann die Zulassung des Vorhabens am gebietsscharf ausgewiesenen Standort wegen überwiegender öffentlicher und/oder privater Belange ablehnen. Sie kann jedoch keine eigenständige Alternativenprüfung durchführen. Dies hat zur Folge, dass die von dem Vorhaben Betroffenen in der Planfeststellung keine Standortalternativenprüfung fordern könne. Sie können ihre eigenen Belange nur noch im Hinblick auf die Ablehnung des Vorhabens am konkreten Standort oder auf notwendige Schutzvorkehrungen geltend machen.

Die rechtliche Konsequenz kann schwerlich dahin gehen, im Rahmen der landesplanerischen Standortentscheidung alle erkennbaren privaten Belange zu berücksichtigen, soweit sie für die Standortentscheidung von Bedeutung sind. Es würde die Landesplanung weitgehend handlungsunfähig machen, wenn sie private Belange einzelner Betroffener prüfen und abwägen müsste, z. B. die Belange von betroffenen Grundstückseigentümern, Existenzgefährdungen landwirtschaftlicher Betriebe, Beeinträchtigung von Pachtverhältnissen u.ä.

Professor ETH Dr.-Ing. habil.
Wolfgang Kröger

62

Zürich, 15.02.2007

Σ 21.02.07

Stellungnahme zu Punkt 6.3 Flughafenbewertung – Externes Risiko durch Flugzeugabstürze

Die im Zuge der Erweiterung des Flughafens Frankfurt bevorzugte Nord-West-Variante stand unter einem Sicherheitsvorbehalt, der sich aus der Nähe zu dem Chemiekomplex (Betriebsbereich) Ticona ergab. Es wurde auch die Frage der Kompatibilität mit der EU-rechtlichen SEVESO II-Richtlinie aufgeworfen, die Forderungen hinsichtlich Störfallkontrolle (Art. 9) und Raumnutzungsplanung (Art. 12) beinhaltet. Dabei stand die mögliche Veränderung des Risikos Dritter (Arbeiter, Wohnbevölkerung) im Vordergrund. In einer gutachterlichen Stellungnahme für die FRAPORT AG¹, auf die ich hier Bezug nehme, war zu untersuchen, ob zur Bewertung der Zulässigkeit ggfs. steigender Risiken Dritter Regelungen anderer Länder („Quantitative Bewertungskriterien“ oder „Grenzwerte/-kurven“) herangezogen werden könnten oder sollten.

Die SEVESO II-Richtlinie hat in den europäischen Industrieländern „risk control (management) concepts“ entstehen lassen, deren Ausprägung und operationelle Umsetzung von Land zu Land verschieden sind. Risikoorientierte Konzepte mit qualitativen Bewertungskriterien gibt es in einigen Ländern (siehe Abbildung 1).

Dabei handelt es sich um Gesamt(lösungs-)pakete, die in einem übergeordneten Kontext stehen und bei deren Anwendung oder gar Übertragung auf andere Länder oder Anwendungsbereiche eine Vielzahl von Bedingungen zu beachten sind, u.a. die gewählten „Ankerpunkte“ und in Ansatz gebrachte Risikoaversion (d.h. Steigung der Kurven).

Eine Übertragung eines risikoorientierten probabilistischen Konzeptes auf einen deterministisch geprägten Rechtsraum wie Deutschland ist höchst problematisch. Dementsprechend bietet sich eher der Vergleich quantitativ gefasster Risikolagen

¹ W. Kröger: Quantitative Bewertungskriterien für Risiken von Anlagen mit chemischen Gefahren – in der Nähe von Flughafenerweiterungen, Gutachten im Auftrag der FRAPORT AG, Oktober 2004
(Hinweis: Es wurde die zu dem Zeitpunkt gültige Lagesituation zugrunde gelegt und angenommen, dass sie unverändert bestehen bleibt, d.h. die Ticona am Standort verbleibt.)

(„Vorher-Nachher“) an. Diese Betrachtungsweise steht im Übrigen im Einklang mit „Geist und Buchstaben“ der Seveso II Richtlinie, die im Fall eines „signifikant erhöhten“ Störfallrisikos technische Massnahmen zu dessen Kompensation zulässt.

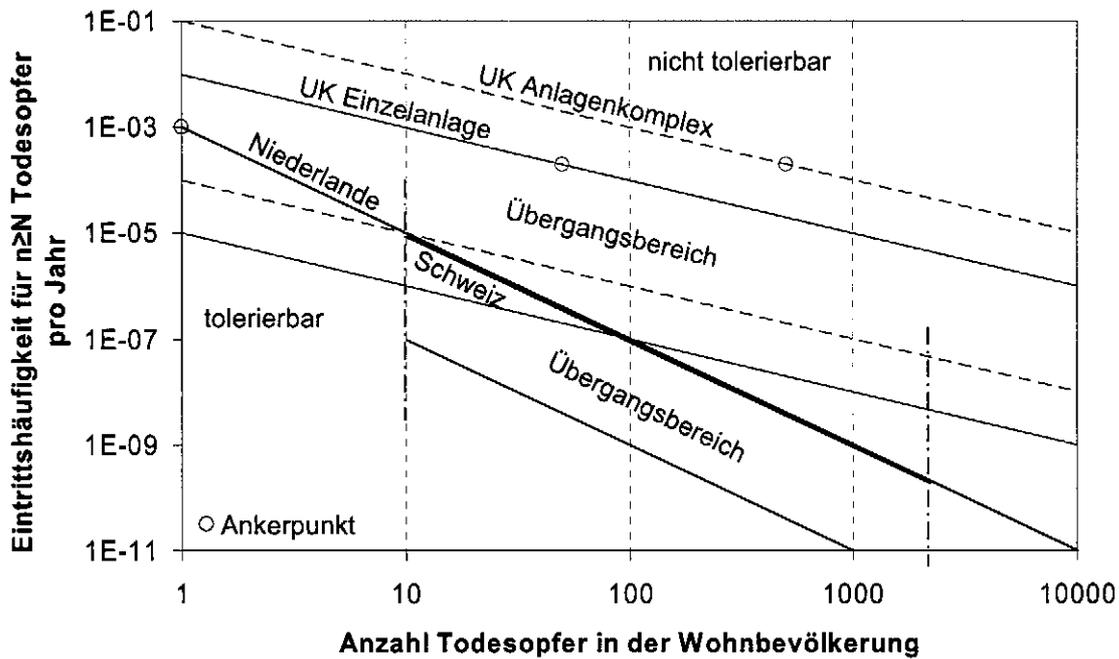


Abbildung 1: Vergleich von Akzeptanz-Grenzkurven verschiedener Länder (die jeweils obere Linie markiert die Grenze zu nicht-tolerierbaren Risiken, die untere zu tolerierbaren Risiken; der Übergangsbereich erlaubt Interessenabwägungen unter Einbezug von Kosten-Nutzen Betrachtungen)

Sollte dennoch eine Betrachtung und Beurteilung im absoluten Sinne unausweichlich sein, ist zwischen dem Störfallrisiko und raumplanerischen Aspekten mit den jeweiligen Brennpunkten „SEVESO-Anlage/Ticono“ und „neue Landebahn“ zu unterscheiden. Dazu wird nachfolgender Vorschlag gemacht:

- Das Störfallrisiko sollte sich am Gruppenrisiko (also nicht am Individualrisiko) orientieren, da neben der Wahrscheinlichkeit eines Flugzeugabsturz-induzierten Störfalls das Ausmass des verursachten Schadens (Anzahl Todesopfer) von ausschlaggebendem Interesse ist. Zur Tolerierbarkeit des ermittelten Risikoprofils sollten die in der Schweiz rechtsverbindlichen Grenzkurven herangezogen werden.
- Die Beschäftigten sollten als Betroffene mit erfasst werden, da sie der gleichen Gefahrenquelle ausgesetzt sind und ihnen kein besonderer Vorteil erwächst, allerdings sind die höhere Belastbarkeit dieser Gruppe (gesund, mittleren Alters, also ohne Kleinkinder/Jugendliche und Kranke/Alte), der grössere Schutz (vorbereitete, anlageinterne Notfallmassnahmen) und die grössere Risikobereitschaft (geringere

Aversion) zu berücksichtigen. Dies kann approximativ über eine Anpassung der Grenzkurven geschehen; dabei kann von den britischen und australischen Ansätzen/Praktiken Gebrauch gemacht werden (siehe Abbildung 2).

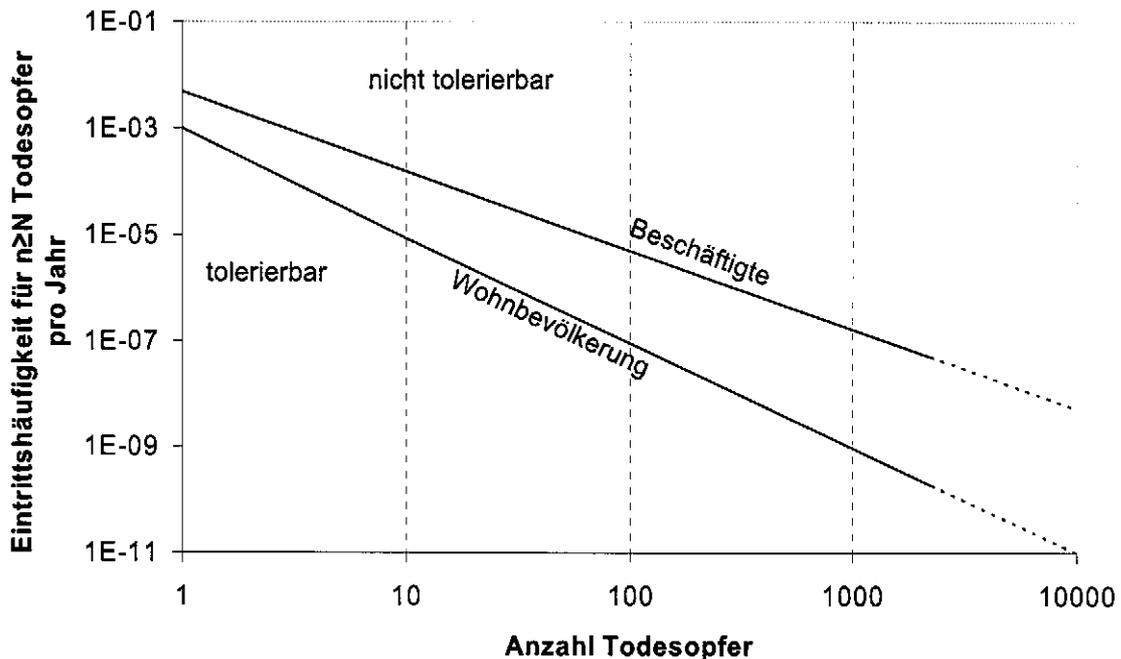


Abbildung 2: Akzeptanz-Grenzkurven für die Situation „Frankfurt“ (Vorschlag)

- Die Anforderungen der SEVESO II-Richtlinie hinsichtlich raumplanerischer Aspekte wären durch den oben genannten Nachweis zum Störfallrisiko methodisch abgedeckt, allerdings müsste eine Betrachtung des „Unterschieds gegenüber heute“ eingeschlossen sein und dürfte keine signifikante Erhöhung des Risikos ausweisen.

Die in den Abgleich eingebrachte Risikoinformation sollte vom Ansatz her „best-estimate“, im Zweifelsfall konservativ sein.

Schliesslich sei darauf hingewiesen, dass die herangezogenen Grenzkurven/-werte nur der Beurteilung von singulären Risikobeiträgen dienen, und nicht etwa der Gesamtrisikolage Dritter.

HERBERT HUNKEL
ERSTER STADTRAT

63263 NEU-ISENBURG
RATHAUS

14.03.2007
- Hu/Mar -

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

63

eing 15.03.07
S

Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main

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

im Nachgang zu meiner am 15.02.2007 mündlich vorgetragenen Stellungnahme möchte ich noch ein Problem aufgreifen, das ich im Rahmen der begrenzten Redezeit nicht mehr darstellen konnte.

Es handelt sich um die Frage der Ermittlung der jetzigen und der bei einem Flughafenausbauprojekt prognostizierten Schadstoffbelastung der Luft. Wir wissen nach den Ausführungen von Fachleuten im Erörterungstermin in Offenbach, dass bei Stickstoffdioxid und bei Feinstäuben die prognostizierten Werte nahe an Grenzwerten liegen. Wir haben dort aber auch gehört, dass die bei der Prognose benutzten Modelle grundsätzlich nicht in der Lage sind, kleinräumige Verhältnisse abzubilden. Es ist also möglich, dass es z.B. auf Grund klimatischer Besonderheiten es innerhalb von Kommunen zu Grenzwertüberschreitungen kommt, ohne dass dies durch die Modellrechnung sichtbar wird.

Wir fordern deshalb seit längerem, dass als Vorsorgemaßnahme für die betroffene Bevölkerung, schon vor einem möglichen Ausbau, Messstationen für Luftschadstoffe in den betroffenen Siedlungsbereichen eingerichtet werden.

Ich erlaube mir, Ihnen eine diesbezügliche Ausarbeitung von Herrn Dr. Drouin zu überreichen. Herr Dr. Drouin, ein Bürger unserer Stadt, ist Chemiker und Physiologe und unterstützt uns mit seinem Fachwissen bei der Beurteilung der entsprechenden Gutachten im Verfahren zum Ausbau des Flughafen Frankfurt Main.

Wir bitten Sie, unsere Kritik an der Prognose der zukünftigen Schadstoffbelastung der Luft zu bedenken und in angemessener Weise bei der Entscheidung über die Beschlussvorlage zum Landesentwicklungsplan zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen


Hunke
Erster Stadtrat

Dr. Herbert Drouin

63263 Neu-Isenburg
 Taunusstrasse 95
 Fon: 06102-6992

26. Februar 2007

Notizen zum Gespräch über Luftschadstoffmessungen in Neu-Isenburg

Ort: Rathaus der Stadt Neu-Isenburg, Hugentottenallee 53

Zeit: 26. Februar 2007, ab 14.30 Uhr

Teilnehmer:

Herr Erster Stadtrat Hunkel

Herr Dr. Schönege, Natur- und Umweltschutz der Stadt Neu-Isenburg

Herr Dr. Drouin, Isenburger Bürgerinitiative gegen Fluglärm und Schadstoffbelastung

Bezugnahmen auf anliegende Dokumente:

1. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesplanung,
 Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nach §8 Abs. 7 HLP
 - Erweiterung Flughafen Frankfurt Main – Wiesbaden, September 2006
 IV 7.2.4 Ergebnis der Umweltprüfung für die Varianten, Seiten 84 bis 86,
 „Luft“

Als Einzelschadstoffe werden betrachtet:

**Stickstoffdioxid NO₂ , Schwefeldioxid SO₂ , Kohlenmonoxid CO , Benzol C₆H₆ ,
 Benzo(a)pyren, Ruß C, PM 10, Ozon O₃.**

Aktuelle Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid werden vorgetragen. Eine Erweiterung des Flughafens mit zusätzlichem Flugzeug- und Kfz-Verkehr führt bei allen Ausbauvarianten zu erheblicher Beeinträchtigung der Luftqualität durch Schadstoffe, wie Stickstoffdioxid. **Es wird behauptet, dass umliegende Orte nicht durch „kritische Immissionskonzentrationen“ betroffen sein werden. Diese Behauptung ist irreführend, da es z.B. für Feinstaub keinen Schwellenwert gibt, und somit jede Dosis humantoxisch wirksam werden kann. Gleichzeitig wird eingeräumt:**

„Weiterhin kann bei der Zugrundelegung neuer Ausbreitungsrechnungen eine Grenzwertüberschreitung bei NO₂ auch in Siedlungen im Flughafenumfeld nicht ausgeschlossen werden.“ Und

„Zum einen (wäre) bei der Zugrundelegung neuer Ausbreitungsrechnungen bei allen Varianten die Betroffenheit von Siedlungen gleichermaßen wahrscheinlich und zum anderen (würde) eine Grenzwertüberschreitung kein Realisierungshindernis für die Planungsvarianten darstellen.“

Diese Aussagen des Ministeriums führen zu erheblichen Konfliktschwerpunkten.

Es wird angekündigt:

Ein Ausbau des Flughafens soll gegen geltendes Recht erfolgen; Grenzwerte sind kein Hinderungsgrund.

Artikel 3 der Hessischen Verfassung wird völlig ignoriert.

Neue Ausbreitungrechnungen sollen als Argumentation dienen.

Vorsorgemaßnahmen, wie das Aufstellen von Messstationen für Luftschadstoffe in den betroffenen Siedlungen sind nicht vorgesehen.

Aufgabe der Stadt Neu-Isenburg:

Schon während der Diskussionen über die Änderungen des Landesentwicklungsplanes sind der Landtag und das Ministerium darauf hinzuweisen, dass die Kosten für gesetzliche Vorsorgemaßnahmen den Vorhabensträgern anzulasten sind.

2. **Jahresemissionen für die Ist-Situation 2000 des Flughafens Frankfurt Main nach Quell-Gruppen zum Vergleich mit Umlandemissionen.**

(Planfeststellungsverfahren: Stand 24.08.2004, Band C, G 14, S.23, Tab. 1-2)

Zusätzlich zu den Umlandemissionen werden jährlich tonnenweise die unterschiedlichsten Schadstoffe in zunehmendem Maße durch den Flugverkehr emittiert.

3. **EU-Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit**

(Planfeststellungsverfahren: Stand 24.08.2004, Band C, G 14, S.43, Tab. 3-3)

Die **EU-Grenzwerte** für **SO₂**, **NO₂** und **PM 10** (Stufe 1) wurden nach der 22. BimSchV in nationales Recht übernommen; allerdings nicht PM 10 (Stufe 2)!

Somit sind die Messungen der örtlichen Konzentrationen dieser **Schadstoffe von gesetzlicher Relevanz**.

Ferner gelten **Zielwerte** des Länderausschusses für Immissionsschutz für **kanzerogene Stoffe**, z.B. LAI-Werte: für **Ruß** 1.5 µg/m³, für **Benzol** 2.5 µg/m³, für **Benzo(a)pyren** 1.3 ng/m³; die Konzentrationen dieser Schadstoffe müssen ebenfalls gemessen werden, zumal sie Indikatoren für ganze Schadstoffklassen sind.

Empfohlene wissenschaftliche Begleitung der Luftschadstoffmessungen:

Herr Prof. Dr. med. Thomas Eikmann, Institut für Hygiene und Umweltmedizin, Justus-Liebig-Universität Giessen, Friedrichstr. 16, 35392 Giessen

Herr Prof. Dr.-Ing. S.-U. Geißen, Institut für Technischen Umweltschutz, Technische Universität Berlin, Fasanenstr. 1A, 10967 Berlin

Herr Prof. Dr. Weinbruch, Institut für Mineralogie, TU Darmstadt.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr und Landesentwicklung

HESSEN



**ÄNDERUNG DES
LANDESENTWICKLUNGSPLANS HESSEN 2000
nach § 8 Abs. 7 HLPG**

- Erweiterung Flughafen Frankfurt Main -

Wiesbaden, September 2006

Tabelle 24: Konfliktschwerpunkte für die Varianten der geplanten Flughafenerweiterung beim Umweltaspekt Klima

	Variante Nordwest	Variante Nordost	Variante Süd
Wald mit klimatischer Ausgleichsfunktion	Verlust / Funktionsverlust von ca. 403 ha	Verlust / Funktionsverlust von ca. 467 ha	Verlust / Funktionsverlust von ca. 482 ha

Deutlich wird, dass die Gesamtverluste an klimatisch bedeutsamen Wald bei der Variante Nordwest am geringsten sind. Sie ist daher im Ergebnis als die günstigste Variante einzustufen.

Aus der Prüfung der ergänzend zu betrachtenden Planungsgrundlagen haben sich keine Änderungen ergeben, die sich auf die Ergebnisse der Auswirkungsprognose sowie des Variantenvergleichs auswirken.

Luft

Die betrachteten Flächen im Umfeld des Frankfurter Flughafens liegen inmitten des Ballungsraums Rhein-Main und weisen daher landesweit eine erhöhte lufthygienische Belastung auf. Entsprechend sind die Waldbestände in der unmittelbaren Umgebung des Flughafens gemäß der Flächenschutzkarte Hessen großflächig als Wald mit Immissionsschutzfunktion ausgewiesen.

Bei den betrachteten Einzelschadstoffen (Stickstoffdioxid, Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol, Benzo(a)pyren, Ruß, PM 10, Ozon) liegen aktuell folgende Überschreitungen aktueller Grenz-, Ziel- oder Richtwerte vor:

- Bezogen auf die Schadstoffgruppe Stickstoffdioxid liegen maximale Werte oberhalb des in der Zweiundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (22. BImSchV) vom 11. September 2002 (BGBl. I S. 3626), zuletzt geändert durch Verordnung vom 13. Juli 2004 (BGBl. I S. 1612) festgelegten Grenzwertes entlang der Hauptverkehrsachsen der Straßen, in der Innenstadt von Frankfurt sowie im Bereich des Flughafens vor. Jedoch wird in den dem Flughafen nächstgelegenen Ortschaften wieder die Konzentration des regionalen Niveaus unterhalb des Grenzwertes erreicht.
- Für Feinstaub (PM 10) wird der in der 22. BImSchV festgelegte Grenzwert eingehalten.

Hervorzuheben ist, dass in Zukunft auch ohne die geplante Erweiterung des Frankfurter Flughafens eine Zunahme der Flugbewegungen und des Verkehrsaufkommens zu erwarten ist, dennoch aber die Gesamtmissionen bei allen Schadstoffen gegenüber den derzeitigen Werten abnehmen werden. Zurückzuführen ist dies auf die Optimierung der Motortechnik und die damit verbundene Abnahme der Emissionen durch den Kfz-Verkehr.

Konfliktschwerpunkte durch die Flughafenerweiterungsplanung stellen die großflächige Beanspruchung des Waldes mit lufthygienischer Bedeutung dar, ebenso Beeinträchtigungen der Luftqualität durch Schadstoffe (NO₂) infolge des vermehrten Flugzeug- und Kfz-Verkehrs.

Das Ergebnis der Prüfung dieser Planungsauswirkungen zeigt die nachfolgende Tabelle:

Tabelle 25: Konfliktschwerpunkte für die Varianten der geplanten Flughafenerweiterung beim Umweltaspekt Luft

	Variante Nordwest	Variante Nordost	Variante Süd
Waldinanspruchnahme	Verlust / Funktionsverlust von Waldflächen mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion von 393 ha	Verlust / Funktionsverlust von Waldflächen mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion von 464 ha	Verlust / Funktionsverlust von Waldflächen mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion von 482 ha
Schadstoffimmissionen	- Prognostizierte Grenzwertüberschreitungen in Verbindung mit relevanten Belastungszunahmen bei NO ₂ im Bereich des Flughafengeländes, der jeweiligen Variante sowie südlich des Westkreuzes Frankfurt (einschließlich A 5 und A 3).		

Deutlich wird, dass bei allen Varianten der Flughafenerweiterung großflächig lufthygienisch bedeutsame Waldflächen beansprucht werden. Weiterhin liegen die Schadstoffimmissionen durch die Flughafenerweiterungsplanung zumindest für NO₂ in einem Bereich, der als erheblich zu bezeichnen ist.

Jedoch ist festzuhalten, dass die zu erwartenden zusätzlichen Schadstoffimmissionen für eine Variantenentscheidung von untergeordneter Entscheidungsrelevanz sind, da bei allen Varianten die prognostizierten Schadstoffimmissionen in der Stärke und in der räumlichen Verteilung ähnlich sind. Lediglich im unmittelbaren Eingriffsbereich der jeweils geplanten Bahnvarianten ergeben sich Unterschiede, die sich jedoch nicht auf den Variantenvergleich auswirken, da umliegende Orte nicht durch kritische Immissionskonzentrationen betroffen sein werden.

Die Gesamtreihung für den Umweltaspekt Luft kann sich daher lediglich an der Gesamtfläche des Verlustes von Wald mit lufthygienischer Ausgleichsfunktion orientieren. Hier ergibt sich eine eindeutige Reihung anhand der Bilanzierung der Flächeninanspruchnahmen, wonach die Variante Nordwest die günstigste Variante darstellt, die Variante Nordost Rang 2 und die Variante Süd Rang 3 belegt.

Aus der Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen haben sich keine Änderungen ergeben, die sich auf das Ergebnis des Variantenvergleichs auswirken. So wird zwar die im Umweltbericht prognostizierte Abnahme der Emissionen infolge der verbesserten Emissionsminderungstechnik bei den Kraftfahrzeugen nach dem aktuellen Stand der Kenntnis erst verzögert ab dem Jahr 2020 erreicht werden. Eine Auswirkung auf den Variantenvergleich ist dadurch jedoch nicht zu verzeichnen. Weiterhin kann bei der Zugrundelegung neuer Ausbreitungsberechnungen eine Grenzwertüberschreitung bei NO₂ auch in Siedlungen im Flughafenumfeld nicht ausgeschlossen werden. Jedoch wäre auch dies ohne Auswirkung auf den Variantenvergleich, da zum einen bei der Zugrundelegung neuer Ausbreitungsberechnungen bei allen Varianten die Betroffenheit von Siedlungen gleichermaßen wahrscheinlich wäre und zum anderen eine Grenzwertüberschreitung kein Realisierungshindernis für die Planungsvarianten darstellen würde.

Die Prüfung der ergänzend zu betrachtenden Planungsgrundlagen hat ebenfalls keine Änderungen des Ergebnisses des Variantenvergleichs ergeben. Zwar ist im Prognosehorizont 2020 aufgrund der erhöhten jährlichen Flugbewegungszahlen sowie der zu erwartenden Zunahme des Kfz-Verkehrs auf den auszubauenden Autobahnen mit höheren als im Umweltbericht prognostizierten Schadstoffemissionen zu rechnen. Jedoch ist weiterhin davon auszugehen, dass die Unterschiede in der Immissionsbelastung zwischen den Planungsvarianten nur gering sein werden und daher dieser Planungsauswirkung im Ergebnis nach wie vor eine nur untergeordnete Bedeutung im Variantenvergleich zukommt.

Wasser – Grundwasser

In den betrachteten Flächen im Umfeld des Frankfurter Flughafens fließt der Grundwasserstrom in der Regel in Ost-West-Richtung. Die Grundwasserflurabstände nehmen in der Umgebung des Flughafens – entsprechend dem in nördlicher Richtung erfolgenden Geländeanstieg – von Süden nach Norden zu. Sie liegen z.T. unter 1 m und reichen bis zu 15 m, im Bereich von Absenkungstrichtern auch darüber. Zum Teil treten grundwasserbeeinflusste Böden auf, so z.B. großflächig südlich des Flughafens im Mönchbruchgebiet.

Die betrachteten Flächen im Umfeld des Frankfurter Flughafens sind überwiegend durch eine hohe Grundwasserergiebigkeit charakterisiert. Daher sind hier

- eine Vielzahl von Trinkwassergewinnungsanlagen mit umgebenden Wasserschutzgebieten zu verzeichnen,
- im Regionalplan Südhessen großräumig als „Bereiche für die Grundwassersicherung“ ausgewiesen,
- im Grundwasserbewirtschaftungsplan Hessisches Ried Waldflächen südwestlich des Flughafens als Tabuflächen zur Stabilisierung der Grundwasservorkommen bezeichnet.

Nach den Ergebnissen der Bestandsbewertung sind die Flächen aufgrund ihrer Ergiebigkeit der Grundwasservorkommen überwiegend von hoher Bedeutung. Die Grundwasserqualität ist dagegen aufgrund von in der Vergangenheit aufgetretenen Schadensfällen teilweise beeinträchtigt, weswegen Sanierungsmaßnahmen erfolgen oder in Vorbereitung sind.

Konflikte durch die geplante Flughafenerweiterung stellen die Beanspruchung von Gebieten für Grundwasserschutz und -sicherung sowie Trinkwasserschutzgebieten, hier speziell im Bereich der Zonen I und II dar. Gleiches gilt für die potenzielle Beeinträchtigung der Grundwasserqualität (z.B. durch Schadstoffeinträge, Unfälle mit wassergefährdenden Stoffen).

Das Ergebnis der Prüfung dieser Planungsauswirkungen hat ergeben, dass

- durch die Variante Süd Verluste von im Grundwasserbewirtschaftungsplan als Tabuflächen ausgewiesene Waldflächen zu erwarten sind; bei allen drei Varianten kommt es zudem zu Verlusten von im Regionalplan Südhessen ausgewiesenen Bereichen für die Grundwassersicherung,
- durch die Variante Nordost u.a. die besonders wertvollen Bereiche eines Wasserschutzgebietes (Zonen I und II) beansprucht werden; bei dieser Variante ist zudem die potenzielle Beeinträchtigung der Trink-

Luftschadstoffe im Bereich und in dem Umland des Flughafens Frankfurt Main

Jahresemissionen für die Ist-Situation 2000 des Flughafens Frankfurt Main nach Quellgruppen (zum Vergleich Umlandemissionen) aus Gutachten 13.1, 13.2 und 13.3

Schadstoff t/a	Flugverkehr (einschließlich APU, Triebwerk- starts)	Kfz-Verkehr und stationäre Quellen auf dem Flughafen	Flughafenindu- zierter Kfz- Verkehr im Umland	Kfz-Verkehr und stationäre Quellen im Umland *
CO	2.689	450	4.361	129.157
NO _x	2.416	392	1.322	58.092
SO ₂	164	12	43	11.056
NM VOC / HC	681	251	342	42.670
Ruß	5,5	9	28	772
PM10 / Partikel	11,1	20	57	3.241
Benzol	12,0	3,5	19	539
BaP (g/a)	(760)	(2.245)	(5)	(333.000)

* Enthält flughafeninduzierten Verkehr

Luftschadstoffe im Bereich und in dem Umland des Flughafens Frankfurt Main

EU-Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit

Schadstoff	Grenzwert ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	einzuhalten ab
1. Tochterrichtlinie (1999/30/EG)		
SO₂	350 (1 Std.-Mittel, < 24 Überschreitungen / Jahr)	1.1.2005
	125 (24 Std.-Mittel, \leq 3 Tage / Jahr)	1.1.2005
NO₂	40 (Jahresmittel)	1.1.2010
	200 (1 Std.-Mittel, < 18 Überschreitungen / Jahr)	1.1.2010
Partikel	40 (PM ₁₀ , Jahresmittel)	1.1.2005 (Stufe 1)
	20 (PM ₁₀ , Jahresmittel)	1.1.2010 (Stufe 2)*
	50 (PM ₁₀ , 24 Std.-Mittel, < 35 Überschreitungen / a)	1.1.2005 (Stufe 1)
	50 (PM ₁₀ , 24 Std.-Mittel, < 7 Überschreitungen / a)	1.1.2010 (Stufe 2)*
Blei	0,5 (Jahresmittel)	1.1.2005
2. Tochterrichtlinie (2000/69/EG)		
Benzol	5 (Jahresmittel)	1.1.2010
CO	10 mg/m^3 (8 Std.-Mittel)	1.1.2005

* unter dem Vorbehalt einer Überprüfung