

Stand: 13. März 2007

Teil 1

Ausschussvorlage WVA/16/82
Ausschussvorlage ULA/16/55

eingegangene Stellungnahmen zu der mündlichen Anhörung am 16.03.2007

zu dem

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

- | | | |
|----|--|-------|
| 1. | Landkreis Darmstadt-Dieburg, Darmstadt | S. 1 |
| 2. | Stadt Mainz, Mainz | S. 8 |
| 3. | Stadt Hattersheim am Main, Hattersheim | S. 12 |
| 4. | Main-Taunus-Kreis, Hofheim | S. 24 |

Der Kreisausschuss des Landkreises Darmstadt-Dieburg
64276 Darmstadt

Hessischer Landtag
Ausschusseksretariat
Frau Heike Schnier
Schlossplatz 1-3

65183 Wiesbaden

Jägertorstraße 207
64289 Darmstadt

Telefon: (06151) 881-1000
Telefax: (06151) 881-3003
E-Mail: a.jakoubek@ladadi.de
Internet: <http://www.ladadi.de/>

6. März 2007

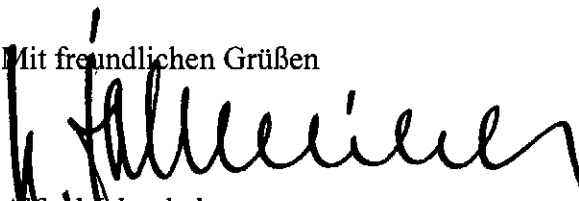
Fortsetzung der Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main
hier: Stellungnahme des Landkreises Darmstadt-Dieburg

Sehr geehrte Frau Schnier,

Bezug nehmend auf Ihr Schreiben vom 21.2.2007 erhalten Sie anliegend die schriftliche Stellungnahme des Landkreises Darmstadt-Dieburg zur Anhörung am 16.3.2007.

Am 16.3.2007 wird der Landkreis Darmstadt-Dieburg durch Frau Kreisbeigeordnete Doris Hofmann vertreten. Frau Kreisbeigeordnete Hofmann wird in einem kurzen Statement die wichtigen Aspekte darstellen und für Fragen zur Verfügung stehen.

Bei Rückfragen steht Ihnen Herr Dr. Hilligardt (Tel: 06151/881-1026) jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Alfred Jakoubek
Landrat

Anlage

Stellungnahme
des Landkreises Darmstadt-Dieburg
zur Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000
- Erweiterung Flughafen Frankfurt -

Sm 12.03.07

Anlass der Stellungnahme:

Vom 13.-15.02.2007 hat der Hessische Landtag eine öffentliche Anhörung zur Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 - Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main - durchgeführt. Erst nach intensiven Verhandlungen des Hessischen Landkreistages wurde den sogenannten "Anrainer-Landkreisen" die Möglichkeit eröffnet, eigene Stellungnahmen in das Anhörungsverfahren einzubringen.

Mit Schreiben vom 21.02.2007 wurde der Landkreis Darmstadt-Dieburg zu einem weiteren Anhörungstermin am 16.03.2007 eingeladen, um dort die Anregungen und Bedenken zur Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 - Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main - vorzubringen.

Bewertung des Landkreises Darmstadt-Dieburg:

Die aktuelle Beschlusslage des Kreistages Darmstadt-Dieburg wurde

- mit Schreiben vom 11.03.2005 als Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für den geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt Main dem Regierungspräsidium Darmstadt sowie
- mit Schreiben vom 31.08.2005 als Stellungnahme zur Anhörung der Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 bezüglich der Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

zur Kenntnis gegeben.

In Ergänzung hierzu sowie vor dem Hintergrund der Entwicklungen und neueren Erkenntnisse in den seitdem vergangenen zwei Jahren bewertet der Landkreis Darmstadt-Dieburg die vorgelegten Unterlagen zur Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 - Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main - wie folgt:

1. Die als zwingend erachtete Umsetzung der Ergebnisse der Mediation bzw. aller dort formulierten Komponenten wird mit der geplanten Änderung des Landesentwicklungsplanes nicht gewährleistet. Besonders kritisch ist zu sehen, dass der "Anti-Lärm-Pakt" und das "Nachtflugverbot" als Kompensationen für eine Erweiterung des Flughafens nicht als verbindliche Ziele formuliert werden und daher im weiteren planrechtlichen Verfahren nicht berücksichtigt werden müssen bzw. überwunden werden können. Der Schutz der Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Darmstadt-Dieburg vor zusätzlichen Belastungen und damit der Schutz der Lebensqualität und der Gesundheit ist dadurch nicht ausreichend und verlässlich sichergestellt.

2. Die Aussagen zu den Konsequenzen für die künftige kommunale Entwicklung der 23 Städte und Gemeinden im Landkreis Darmstadt-Dieburg sind unzureichend. Fundierte Abschätzungen zu den konkreten Betroffenheiten und Folgen der Erweiterung des Flughafens hinsichtlich der Siedlungsentwicklung (Wohnen und Gewerbe), aber auch hinsichtlich der Gewährleistung der Freizeit- und Erholungsfunktionen, sind nur schwer möglich. In einigen Kommunen des Landkreises steht zu befürchten, dass die Eingriffe in die kommunale Planungshoheit und die Einschränkung deren künftigen städtebaulichen Entwicklung insbesondere aufgrund von Siedlungsbeschränkungen und Fluglärm erheblich sein werden. Einen Beitrag zur Konfliktlösung wird aber nicht geleistet. Diese offenen Fragestellungen auf die Regionalplanung zu delegieren, wie dies vorgenommen wird, entspricht nicht den Anforderungen an eine zukunftsfähige Landesentwicklungsplanung.

3. Zudem lassen die vorliegenden Unterlagen eine sachgerechte Abschätzung der Konsequenzen einer Erweiterung des Flughafens für das Verkehrsnetz im Landkreis Darmstadt-Dieburg nicht zu. Aussagen, inwieweit verhindert werden kann, dass das mit der Erweiterung zusätzlich entstehende Verkehrsaufkommen dazu führt, dass die bereits stark frequentierte Infrastruktur des Öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs im Landkreis überlastet und dadurch die Verkehrsqualität gemindert wird, fehlen. Ebenso werden keine Aussagen zur Vermeidung daraus resultierender zusätzlicher Lärm- und Luftschadstoffbelastungen für die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises getroffen. Dies entspricht ebenfalls nicht den Anforderungen an eine zukunftsfähige Landesentwicklungsplanung.

Fazit:

Aus den vorgenannten Gründen lehnt der Landkreis Darmstadt-Dieburg die Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 - Erweiterung Flughafen Frankfurt - in der vorliegenden Fassung ab. Der Landkreis Darmstadt-Dieburg fordert daher die Mitglieder des Hessischen Landtags auf, der Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 in der vorliegenden Form nicht zuzustimmen.

Darmstadt, 27. Februar 2007

Weitergehende Stellungnahmen einzelner Kommunen des Landkreises:

Ergänzend zu den vorgenannten Ausführungen werden hiermit die Stellungnahmen einzelner Kommunen des Landkreises Darmstadt-Dieburg zur Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 - Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main - zur Kenntnis gegeben:

Stadt Griesheim

Beeinträchtigung der Siedlungsentwicklung der Stadt Griesheim:

Nach derzeitigem Kenntnisstand muss die Stadt Griesheim davon ausgehen, dass mit dem Bau der geplanten Landebahn Nordwest ihre zukünftige städtebauliche Entwicklung drastisch beschnitten und ihre Planungshoheit in Frage gestellt wird. Aufgrund der besonderen Situation der Stadt Griesheim kommt eine Neuausweisung von Wohnbauflächen de facto ausschließlich nach Westen in Betracht. Dies resultiert daraus, dass die Gemarkung im Osten von der Autobahn A 67 durchschnitten wird. In der Nähe der Autobahn und möglicherweise auch der zukünftigen ICE-Trasse kommt eine Wohnnutzung nicht in Frage. Im Nordosten grenzt ein Waldgebiet an die vorhandene Bebauung, im Nordwesten ist in den vergangenen Jahren ein größeres und laut Flächennutzungsplan noch auszuweitendes Gewerbegebiet entstanden. Eine Erweiterung nach Süden kommt aufgrund der Gemarkungsgrenze zur Stadt Darmstadt und der dort vorhandenen Freizeiteinrichtungen und landwirtschaftlichen Betriebe ebenfalls nicht in Betracht. Die dadurch zwangsläufig vorgegebene städtebauliche Weiterentwicklung Richtung Westen führt jedoch geradewegs in die Bereiche, die künftig vom Fluglärm besonders belastet sein werden und einer Siedlungsbeschränkung unterliegen.

Durch das geplante Vorhaben werden daher wesentliche Teile des Stadtgebietes einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzogen. Die notwendige Fortentwicklung wird unmöglich gemacht. Die gleichen Einschränkungen werden auch in Bezug auf die bisher systematisch umgesetzte Bauleitplanung zur Nachverdichtung von Wohngebieten im Siedlungsbestand erwartet.

Im Text zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 i. d. F. vom September 2006 (vgl. S. 40) steht dazu lapidar: "Aufgrund der nicht unerheblichen Einschränkung der weiteren Siedlungsentwicklung können die Mittelzentren Rüsselsheim und Griesheim die ihnen laut Regionalplan Südhessen 2000 zugewiesene Funktion als Standorte für eine über die Eigenentwicklung hinausgehende Wohnsiedlungsflächenentwicklung nur noch begrenzt erfüllen." Da mag es wie Hohn klingen, wenn an anderer Stelle gesagt wird, dass "eine ausgewogene siedlungsstrukturelle Entwicklung des Flughafenumfeldes nach derzeitigem Kenntnisstand gewährleistet werden kann" (vgl. S. 132 a. a. O.).

Beeinträchtigung kommunaler Einrichtungen und fiskalischer Belange:

Es steht zu erwarten, dass durch die ausbaubedingte Erhöhung der Fluglärmbelastung zukünftig zahlreiche kommunale Einrichtungen der Stadt Griesheim in ihrer Aufgabewahrnehmung erheblich beeinträchtigt sein werden.

Dies gilt z.B. für Kinderspielplätze und Kindertagesstätten, das Altenwohn- und Pflegeheim Haus Waldeck, Schulen und Freizeiteinrichtungen. Eine Funktionsbeeinträchtigung könnte nur teilweise durch passive Schallschutzmaßnahmen an den Gebäuden ausgeglichen werden, mit hohen finanziellen Aufwendungen für die Stadt. Für verlärmte Freizeiteile, insbesondere Kinderspielplätze und Freizeiteinrichtungen im Außenbereich, gibt es keine Lösung. Die negativen Folgen der Fluglärmbelastung werden hier ganz besonders von Kindern und Jugendlichen zu tragen sein.

Schließlich berührt der geplante Bau einer Nordwestlandebahn auch die fiskalischen Belange der Stadt Griesheim, weil mit der Erhöhung der Fluglärmbelastung eine Wertminderung städtischen Immobilienbesitzes einhergehen wird.

Unzulässiger Konflikttransfer:

Die Stadt Griesheim bleibt bei ihrer Auffassung, wonach für den gesamten bisherigen Verfahrensablauf bezeichnend ist, dass auch hier wieder im Zuge der Änderung des Landesentwicklungsplanes eine sehr konkrete Festlegung auf das Ausbauprojekt Nordwestlandebahn erfolgte, eine vergleichbare Lösung für die hierdurch zu erwartenden Konflikte in der Region aber nicht vorgesehen wird.

Das Problem, der mit dem Ausbau der Landebahn einhergehenden Einschränkung der kommunalen städtebaulichen Entwicklungsfähigkeit durch die Verlärmung potentieller zukünftiger Baugebiete, wird auf die Ebene des Regionalplans verschoben. Der Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsplanes wälzt damit die Bewältigung eindeutig erkennbarer Konflikte auf die Regionalplanung ab. Er missachtet damit den Rechtsgrundsatz, wonach ein Konfliktausgleich immer auf der Planungsebene geführt werden soll, auf der die Konflikte produziert werden. Eine Abwägung der widerstreitenden Interessen Flughafenbau / Siedlungsentwicklung hat erkennbar nicht stattgefunden, wäre auch bei dem unzureichenden Datenmaterial sachgerecht gar nicht möglich gewesen.

Gemeinde Roßdorf

Entwicklungsplanung der Gemeinde:

Die gemeindliche Entwicklungsplanung wird durch den LEP 2000 EFFE stark beeinträchtigt. Eine gesunde Entwicklungsplanung ist durch die damit einhergehende Siedlungsbeschränkung Fluglärmsszenario 2020 nach dem in Aufstellung befindlichen regionalen Flächennutzungsplan nicht mehr gegeben.

Forderung:

Die genehmigte Bauleitplanung der Gemeinde darf nicht revidiert werden. Tritt dies jedoch ein, ist der Gemeinde an nicht betroffener Stelle Ersatzfläche auszuweisen. Die Prüfung, ob Ausgleichsflächen ausweisung möglich ist, muss im Vorfeld der laufenden Planwerke erfolgen.

Nachtflugverbot/Lärmkontingentierung:

Die Gemeinde Roßdorf hat mit Beschluss durch die Gemeindevertretung zum LEP Hessen 2000 die Forderung aufgestellt, über die zusätzliche Tageslärmbelastung hinaus, ein absolutes Nachtflugverbot in den Stunden zwischen 23:00 und 05:00 Uhr umzusetzen. Weiter wurde gefordert, für den Änderungsbereich eine Lärmkontingentierung für die Abflugsbetriebsrichtungen 25 und 07 sowohl generell, als auch im Besonderen umzusetzen.

Forderung:

Diese Forderungen stellen wir erneut auch für den LEP Hessen 2000 EFFM, zumal unter Punkt IV, 1 Planungsvoraussetzung des LEP EFFM trotz Zunahme der Flugbewegungen auf 701.000 für den Prognosehorizont 2020 sich nach Zugrundelegung dieser Annahme durch die Landesbehörde keine abweichenden Ergebnisse im Hinblick auf die getroffene Festlegung ergäben. Dies ist nicht nachzuvollziehen.

Weiter fordern wir in LEP Hessen EFFM das Mediations-Ergebnis voll zu übernehmen. Im LEP EFFM werden diese beschlossenen Ergebnisse nicht einmal mehr als verbindliche Ziele formuliert.

Stadt Weiterstadt

Selbstverständlich unterstützen wir die Forderung des Landkreises nach einer Umsetzung der Ergebnisse der Mediation und die damit verbundenen ökologischen, ökonomischen und sozialen Ziele. Dazu gehört auch eine hohe Lebensqualität, die in der Nachbarschaft des Flughafens vor allem durch die hohe gegenwärtige und künftig zu erwartende Fluglärmbelastung beeinträchtigt wird, und intakte Ökosysteme. Aufgrund dessen müssen nach unserer Auffassung besonders die folgenden Komponenten des Mediationsergebnisses in der Landesplanung berücksichtigt werden:

Optimierung des vorhandenen Systems:

Der Flughafen, die Flugsicherung und die Airlines müssen alle vorhanden Möglichkeiten zur Optimierung des Flugverkehrs in der Luft und am Boden ausschöpfen. Dazu gehören vor allem:

- Die Einführung moderner Navigations- und Flugsicherungstechnik, die vor allem die Landefrequenz erhöht und die Kapazität des heutigen Bahnsystems um bis zu 20 % erhöhen könnte. Dazu gehört auch, das Optimierungspotenzial am Boden sowie in der Luft durch ein verbessertes Zusammenwirken zwischen Fraport, Flugsicherung, Airlines und Piloten auszuschöpfen.
- Die Kooperation des Flughafens Frankfurt mit dem Flughafen Hahn, vor allem, um durch die Verlagerung von Frachtflügen die Zahl der nächtlichen Flüge in Frankfurt zu reduzieren.
- Die Fortführung der Kooperation zwischen Schienen- und Luftverkehr, um mehr Flugbewegungen auf die Bahn zu verlagern.

Kapazitätserweiterung:

Die Kapazität wird auf eine Kapazität von 120 Flugbewegungen pro Stunde beschränkt.

Nachtflugverbot:

Der Schutz der Bevölkerung vor übermäßiger Lärmbelastung hat Vorrang. Deshalb ist ein absolutes Nachtflugverbot, mindestens in der Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr. unabdingbar. Weiterhin wird gefordert, für besonders sensible Zeitbereiche Maßnahmen zur Lärmreduzierung zu ergreifen.

Anti-Lärm-Paket:

Gefordert wird ein verbindliches Programm zur Lärminderung und Lärmvermeidung mit folgenden Bestandteilen:

- Kontingentierung von Fluglärm und Festlegung von lokalen Lärmobergrenzen.
- Wirtschaftliche Anreize, die sich am tatsächlich entstandenen Lärm orientieren und die schnellere Modernisierung der alten Flugzeugflotten durch leisere Maschinen fördern.
- Einhaltung der "minimum noise routes" durch die Piloten und Anwendung und Weiterentwicklung lärmarmer An- und Abflugverfahren.
- Weiterentwickeltes Programm zum passiven Schallschutz an Gebäuden, das nicht nur Fenster, sondern das gesamte Gebäude betrifft.
- Immobilienmanagement als Hilfestellung für besonders betroffene Bürger
- Aufbau eines systematischen und transparenten Lärmmonitoring-Systems, das regelmäßig den entstehenden Lärm an besonders belasteten Punkten misst und diese Daten auch der Politik und den betroffenen Bürgern zur Verfügung stellt.
- Selbstverpflichtung der Fraport zur kontinuierlichen Verminderung der Lärmbelastung der betroffenen Bevölkerung. Die Fraport soll mit Nachdruck das Ziel verfolgen, sich im Vergleich mit anderen internationalen Flughäfen zum Vorbild und Vorreiter bei der Reduzierung von Fluglärm zu entwickeln.

Beschränkung der Siedlungsentwicklung:

In Weiterstadt wird sich das Ausbauvorhaben erheblich auf die Siedlungsentwicklung und Planungsabsichten auswirken. Die planerischen Vorstellungen der Stadt Weiterstadt werden nachhaltig gestört, insbesondere werden wegen der Lärm- und Schadstoffbelastung bereits in der Regionalplanung vorgesehene Wohngebietserweiterungsflächen einer Planung entzogen. Somit liegt ein Verstoß gegen die kommunale Planungshoheit gem. § 28 Abs. 2 GG vor.

Stadt Mainz

Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main
am 16. März 2007 im Hessischen Landtag

S. 12.03.07

Stellungnahme von Herrn Oberbürgermeister Jens Beutel, Landeshauptstadt Mainz

Ich danke Ihnen, dass Sie mir das Wort erteilen und mir die Möglichkeit geben, zu den für die Stadt Mainz relevanten Punkten bezüglich der Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt/Main - Stellung zu nehmen.

1. Der Flughafen Frankfurt/Main ist ohne Zweifel ein wichtiger Wirtschaftsfaktor im Rhein-Main-Gebiet. Er hat jedoch in seiner flächenmäßigen Ausdehnung seine Grenzen erreicht. Bei einem weiteren Ausbau wandelt sich der wirtschaftliche Segen zum Fluch für eine ganze Region. Die Landeshauptstadt Mainz setzt sich deshalb für eine Optimierung ohne Ausbau und für die Nutzung von Alternativmöglichkeiten und Kapazitätsreserven ein.

Die LEP-Änderung nimmt hier in unzulässiger Weise und quasi unter Ausschluss der Öffentlichkeit einen wesentlichen Teil der Genehmigung des geplanten Flughafenausbaus vorweg, indem letztverbindlich über den Standort einer neuen Bahn entschieden wird.

Dies geschieht, ohne dass nahe liegende und vorzugswürdige Alternativen zum Ausbau geprüft werden. Als solche ist etwa zu nennen eine verstärkte Zusammenarbeit der Flughäfen Frankfurt und München als Hub-Flughäfen der „Star Alliance“. Die **unvollständige Alternativenprüfung** führt zu einem Abwägungsfehler, der nach der neuesten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes auf die vorgesehene Planfeststellung durchschlägt.

Wir fordern aus diesem Grunde, dass das LEP-Änderungsverfahren mit vollständiger Alternativenprüfung wiederholt wird.

2. Die geänderte Fassung des LEP **widerspricht der Mediation** – der Ausbau des Flughafens in der Nordwestvariante ist Ziel der Raumordnung nach der beabsichtigten LEP-Änderung, ein Nachtflugverbot aber nicht. Damit droht das Szenario „Ausbau ohne jegliche Beschränkungen des Flugverkehrs“. Dies gilt umso mehr, als der Vorstandsvorsitzende der deutschen Lufthansa AG gerade wieder damit gedroht hat, Nachtflugbeschränkungen nicht hinzunehmen.

Die Landeshauptstadt Mainz fordert aus diesem Grund, ein Nachtflugverbot als Ziel in den LEP aufzunehmen – ein Nachtflugverbot übrigens, das diesen Namen auch verdient, das heißt, in der gesetzlichen Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr gilt.

3. Unsere Region ist ein wichtiger Wirtschaftsstandort. Aber sie ist auch Lebensraum und Lebensmittelpunkt für mehr als vier Millionen Menschen, die schon jetzt in einem Maße durch Lärm gestört und belastet werden, das kaum noch erträglich ist. Der zusätzliche Lärmteppich, der sich in der Folge des geplanten Flughafenausbaus über die Region zu legen droht, wird weitere Menschen zum Abwandern bewegen. Fraport erwartet immerhin eine weitere Zunahme des Luftverkehrsaufkommens um nahezu 50 Prozent!

Die Belange des Lärmschutzes werden in der LEP-Änderung zu gering gewichtet. Die Belastung der Bevölkerung durch verkehrsbedingten Lärm und insbesondere durch Fluglärm stellt nach der Entscheidung des OVG Brandenburg vom 10.02.2005 zum „Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung“ der Länder Berlin und Brandenburg „eines der schwerwiegendsten Probleme des Umwelt- und Gesundheitsschutzes“ dar.

Das OVG folgert hieraus, dass es nicht genügt, durch Festlegung von Siedlungsbeschränkungszonen das Entstehen weiterer Wohnbebauung im Umfeld eines bereits vorhandenen Flughafenstandortes zu vermeiden, sondern dass die zu erwartende Lärmbelastung ein gewichtiger Gesichtspunkt bei der Abwägungsentscheidung zwischen unterschiedlichen Flughafenstandorten sein muss.

Die vorliegende Planung wird dem nicht gerecht, indem sie lediglich unter Rückgriff auf die Planfeststellungsunterlagen der Fraport AG drei Varianten des Flughafenausbaus an ein- und demselben Standort vergleicht, ohne Alternativstandorte ernsthaft in Erwägung zu ziehen. Die sog. „Vorzugsvariante Nordwest“ führt auf dem Gebiet des Landes Rheinland-Pfalz zu den stärksten Belastungen. Diese werden dabei methodisch noch wesentlich unterschätzt, denn die Planung legt 701.000 Flugbewegungen jährlich zugrunde, obwohl seitens der ZRM gutachtlich nachgewiesen wurde, dass mindestens 900.000 Flugbewegungen pro Jahr zu erwarten sind. Darüber hinaus werden die neuesten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung nicht berücksichtigt. Insbesondere die jüngst vorgestellte Belästigungsstudie des RDF belegt, dass die bisherigen Zumutbarkeitsgrenzen für die Fluglärmbelastung deutlich nach unten korrigiert werden müssen. Die Abwägungsgrundlage für die LEP-Änderung ist schon jetzt überholt.

Wir fordern deshalb eine völlige Neubewertung der ausbaubedingten Lärmbelastung vorzunehmen und auf dieser Grundlage den Ausbau abzulehnen.

4. Die LEP-Änderung **verstößt darüber hinaus gegen die Leitvorstellung der nachhaltigen Raumentwicklung**, die in § 1 Abs. 2 Bundes-Raumordnungsgesetz (ROG) sowie in § 1 des Hessischen Landesplanungsgesetzes (HLPG) verankert ist. Die Vernichtung des Kelsterbacher Waldes sowie eine weitere Zunahme des Luftverkehrsaufkommens um nahezu 50% gegenüber dem Ist-Zustand würden die ökologischen Funktionen des Teilraums rund um den Flughafen, zu dem auch die Landeshauptstadt Mainz gehört, so stark beeinträchtigen, dass eine ausgewogene Ordnung zwischen den sozialen und wirtschaftlichen Ansprüchen an den Raum einerseits und den ökologischen Funktionen des Raumes andererseits nicht mehr gegeben wäre. Erheblich beeinträchtigt würden auch Schutzgebiete in Rheinland-Pfalz wie z.B. das Laubenheimer-Bodenheimer Ried und das Dünen- und Sandgebiet Mainz-Ingelheim.

Die Landeshauptstadt Mainz rügt in diesem Zusammenhang, dass die Auswirkungen des geplanten Flughafenausbaus auf Rheinland-Pfalz in keiner Weise berücksichtigt werden.

5. Die Landeshauptstadt Mainz kritisiert insgesamt die bislang **verfehlte Planung für die Erweiterung des Flughafens Rhein-Main**, die in weiten Teilen auf Daten von Fraport basieren, die nicht realistisch sind – seien es die Prognosen zu Flugbewegungen, zum Passagieraufkommen der Zukunft oder die erwartete Lärmbelastung. Nahezu all diese Szenarien sind von der ZRM längst widerlegt.

Außerdem wurden gravierende Sicherheitsbedenken – etwa die Gefahr von Vogelschlag - sträflich vernachlässigt.

Wir kritisieren zudem aufs Schärfste, dass immer wieder versucht wurde, Gegner des Flughafenausbaus wie die ZRM aus dem Planungsverfahren herauszuhalten. Ich sage in diesem Zusammenhang auch noch einmal ganz deutlich: Die gravierenden Folgen, die ein Flughafenausbau haben wird, machen nicht an der Rheingrenze Halt. Es kann nicht sein, dass die Auswirkungen des geplanten Ausbaus auf Rheinland-Pfalz in keiner Weise berücksichtigt werden! Das alles hat mit Demokratie und Streitkultur nichts mehr zu tun!

Aus all diesen genannten Gründen wird die Landeshauptstadt Mainz gemeinsam mit der ZRM weiterhin juristisch gegen die Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main vorgehen und sich gegen eine entsprechende Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 einsetzen. Für einen offenen und fairen Dialog stehen wir dabei selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



Stadt Hattersheim am Main

- DER MAGISTRAT -

12. März 2007

Hessischer Landtag
Die Vorsitzenden der Ausschüsse für
Wirtschaft und Verkehr sowie für
Umwelt, Ländlichen Raum und
Verbraucherschutz
Postfach 32 40
65022 Wiesbaden

S. 12.03.07

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank, dass Sie mir die Möglichkeit geben, eine Stellungnahme zur geplanten Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main abzugeben. Gerne werde ich auch die Gelegenheit nutzen, um in der Anhörung am 16. März 2007 in einem kurzen Statement die wichtigsten Aspekte daraus darzustellen.

Zunächst möchte ich darauf hinweisen, dass die Ihnen bereits schriftlich vorliegenden Stellungnahmen der Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM) sowie der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt/Main (KAG) von der Stadt Hattersheim am Main vollumfänglich mitgetragen werden.

In unserer Stellungnahme möchten wir auf die Aspekte Bodenlärm, lokales Klima und Nachtflugverbot eingehen. Bevor zu diesen Themenbereichen Ausführungen gemacht werden, möchten wir auf einen Sachverhalt kurz eingehen, der sich uns trotz intensiver Prüfung der vorgelegten Unterlagen nicht erschlossen hat.

Im Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 vom 23. Mai 2005 ist unter Ziffer II.3 auf Seite 3 zu lesen, dass sich der räumliche Änderungsbereich aus der Plankarte ergebe. Weiter heißt es, dass die konkreten Festlegungen und zeichnerischen Darstellungen **insbesondere** die kreisfreie Stadt Frankfurt am Main sowie die Stadt Rüsselsheim mit mehr als 50.000 Einwohnern, die Gemeinde Hattersheim im Landkreis Main-Taunus, die Gemeinde Neu-Isenburg im

Landkreis Offenbach sowie die Gemeinden Bischofsheim, Ginsheim-Gustavsburg, Groß-Gerau, Kelsterbach, Mörfelden-Walldorf, Nauheim und Raunheim im Landkreis Groß-Gerau betreffen.

In der am 12. September 2006 von der Hessischen Landesregierung beschlossenen Änderung des Landesentwicklungsplans finden sich unter Ziffer II.3 auf Seite 3 wiederum Ausführungen zum räumlichen Änderungsbereich mit Angabe der Städte und Gemeinden, die **insbesondere** betroffen sind. Es fehlt hierbei jedoch die Gemeinde Hattersheim.

Unabhängig davon, dass es sich bei Hattersheim am Main um eine Stadt und nicht um eine Gemeinde handelt, ist aus der vom Kabinett beschlossenen Änderung des Landesentwicklungsplans nicht zu ersehen, warum Hattersheim am Main in der Entwurfsfassung noch als **insbesondere betroffen** deklariert wurde, dies jedoch in der beschlossenen Fassung nicht mehr sein soll.

Wir bitten darum, dass uns – bevor dem Hessischen Landtag die Änderung des Landesentwicklungsplans vorgelegt wird – entsprechende Auskünfte erteilt werden.

Bodenlärm:

Es steht außer Frage, dass Flugzeuge nicht nur Lärm verursachen, wenn sie in der Luft sind. Auch am Boden machen Flugzeuge Lärm, was gerade für Anwohnergemeinden, die nahe am Flughafen liegen, ein bedeutsames Thema ist. Dass Hattersheim am Main mit seinen Stadtteilen Eddersheim und Okriftel bei einer Realisierung der geplanten Landebahn Nordwest in unmittelbarer Nähe liegen wird, steht außerhalb der Diskussion. Vom südlichen Bereich Okriftels bis zum Areal der geplanten Landebahn wären es lediglich 1.100 Meter Abstand. Okriftel wäre somit nur noch durch den Main und die Restflächen bzw. Waldinseln des Kelsterbacher Waldes von der Landebahn Nordwest getrennt. Wir gehen davon aus, dass die Restflächen des Kelsterbacher Waldes mittelfristig nicht überlebensfähig sein werden. Somit würde sich eine Freifläche von der geplanten Landebahn bis zur Wohnbebauung in Okriftel ergeben. Konsequenterweise müssten wir dann von „Hattersheim an der Landebahn“ sprechen.

Was unter Bodenlärm zu verstehen ist, darüber gibt uns das Glossar auf der Website des Regionalen Dialogforums Auskunft:

„Unter Bodenlärm versteht man im Stand oder zur Probe laufende Triebwerke, Lärm der durch den Rollverkehr der Maschinen entsteht und sonstige Lärmquellen am Flughafen, wie zum Beispiel die Geräusche technischer Anlagen am Flugzeug. Dieser Bodenlärm kann lokal zu Belastungen für die Menschen führen.“

Diese lokalen Belastungen durch Bodenlärm spüren die Menschen im Süden von Hattersheim am Main, in Eddersheim und ganz besonders in Okriftel bereits durch den Ist-Betrieb des Flughafens Frankfurt/Main in ganz erheblichem Maße. Unabhängig davon, dass der unter anderem als Lärmschutz dienende Kelsterbacher Wald der geplanten Landebahn zum Opfer fallen soll, und damit zwangsläufig eine Zunahme der Belastung der Menschen verbunden ist, stellt der Bodenlärm bereits

heute ein erhebliches Problem dar. Umso erstaunlicher ist, dass sich das Änderungsverfahren des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt Main – dieser Problematik nahezu völlig verschließt.

In der von der Hessischen Landesregierung am 12. September 2006 beschlossenen Änderung des Landesentwicklungsplans finden sich nur an einer Stelle Ausführungen zum Roll- und Bodenlärm. Im Zusammenhang mit den Ausführungen zum Vogelschutzgebiet „*Mönchbruch und Wälder bei Mörfelden-Walldorf und Groß-Gerau*“ (Seite 123) lesen wir, dass auch ohne die Einbeziehung von Summationswirkungen eine erhebliche Beeinträchtigung dieses Teils des Vogelschutzgebietes nicht ausgeschlossen werden kann. Es wird ausgeführt, dass Lärmüberlagerungen von verschiedenen Lärmquellen zu erwarten sind (z. B. Fluglärm von der Startbahn 18 West und von dem Parallelbahnsystem, Roll- und Bodenlärm, sonstige Lärmemissionen im Bereich des geplanten Erweiterungsbereichs Süd).

Im Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 vom 23. Mai 2005 finden wir identische Ausführungen zum Roll- und Bodenlärm wie in der von der Hessischen Landesregierung am 12. September 2006 beschlossenen Fassung.

Obwohl also unzweifelhaft feststeht, dass Bodenlärm zu lokalen Belastungen führen kann, werden diese Belastungen lediglich im Zusammenhang mit einem Vogelschutzgebiet untersucht. Eine Untersuchung der Bodenlärmbelastungen auf Menschen in Anwohnergemeinden des Flughafens Frankfurt Main findet nicht in der gebotenen Tiefe statt.

Der Entwurf für den Umweltbericht zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 vom Mai 2005 hatte sich ansatzweise mit den Belastungen durch Roll- und Bodenlärm beschäftigt. Auf Seite 20 des Umweltberichts ist zu lesen:

„Infolge der geplanten Flughafenerweiterung sind flugbetriebsbedingte Geräusche, die sich im Wesentlichen in die Anteile Fluglärm sowie Roll- und Bodenlärm unterteilen lassen, zu erwarten.

Im Einzelnen setzen sich die verschiedenen Geräuschquellen folgendermaßen zusammen:

- *Fluglärm (...)*
- *Roll- und Bodenlärm:
Der Roll- und Bodenlärm umfasst alle sonstigen flugbetriebsbedingten Geräusche, die mit den Abfertigungsvorgängen auf den Flächen für den Luftverkehr verbunden sind.*

Dies sind insbesondere:

- *Rollen der Luftfahrzeuge,*
- *Einsatz der Triebwerke, Hilfstriebwerke und der mobilen Bodenstromversorgung an den Abstellpositionen,*
- *Kraftfahrzeugverkehr auf den Flugbetriebsflächen*
- *sowie die Triebwerksprobeläufe.“*

Ohne sich mit der erforderlichen Intensität mit den Belastungen durch die geplante Flughafenerweiterung durch Roll- und Bodenlärm auseinanderzusetzen, kommt der Umweltbericht auf Seite 21 zu dem Ergebnis:

„Die Geräuschimmissionen durch den Roll- und Bodenlärm und die sonstigen flughafenbetriebsbedingten Geräusche führen nur kleinräumig im Flughafennahbereich zu einer erhöhten Lärmbelastung, die jedoch im Hinblick auf den Umweltaspekt Mensch keinen relevanten Einfluss auf die Betroffenzahlen hat. Diesen Lärmquellen kommt demnach für die Ermittlung der relevanten Lärmwirkungen durch die Erweiterung des Flughafens im Hinblick auf den Umweltaspekt Mensch keine eigenständige Bedeutung zu. (...)

*Im Rahmen der Prüfung für diesen Umweltaspekt werden daher nur die Auswirkungen durch den **Fluglärm** weiter untersucht.“*

Per Fußnote Nr. 20 des Umweltberichts wird darauf verwiesen, dass dies auch durch die Ergebnisse im Rahmen der Konfigurationsanalyse im Planfeststellungsverfahren bestätigt wird. Danach wurde festgestellt, dass der Roll- und Bodenlärm nur hinsichtlich der Verlärmung durch die Südalternative zu einer geringfügigen Erhöhung der Lärmbelastung im Bereich des Siedlungsrandes von Mörfelden-Walldorf führt.

Der Umweltbericht zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 vom Mai 2005 unterliegt hierbei aber einem eklatanten und wesentlichen Irrtum.

In der über 100 Seiten umfassenden gemeinsamen Stellungnahme der Stadt Hattersheim am Main mit den Städten Flörsheim am Main und Hochheim am Main vom 13. September 2005 zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000, wurde sehr ausführlich auf die unzureichende Berücksichtigung der Roll- und Bodenlärmproblematik eingegangen. Um Wiederholungen zu vermeiden, soll an dieser Stelle auf die Ausführungen in der Stellungnahme verwiesen werden.

Auf einen Aspekt, der deutlich belegt, dass dem Roll- und Bodenlärm im raumordnerischen Maßstab eine eigenständige Bedeutung zukommt, möchten wir jedoch in dieser Stellungnahme detailliert eingehen.

Zunächst einmal ist es zu bemängeln, dass der Umweltbericht zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 die Konfigurationsanalyse aus den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren benutzt, um eine Bestätigung dafür herbeizuführen, dass der Roll- und Bodenlärm im Hinblick auf den „Umweltaspekt Mensch“ keinen relevanten Einfluss auf die Betroffenzahlen hat. Wenn schon die Planfeststellungsunterlagen der Fraport AG zitiert und berücksichtigt werden, dann hätte auch das tatsächlich maßgebliche Gutachten die Grundlage sein müssen. Das entscheidende Gutachten ist nämlich G10.1, Teil B „Roll- und Bodenlärmuntersuchung“ von Obermeyer Planen + Beraten GmbH. Die Anlage 6 der Konfigurationsanalyse (Einfluss des Roll- und Bodenlärms auf die Geräuschsituation im Wohnumfeld des Flughafens) berücksichtigt zwar auch das Gutachten G10.1, Teil B, übernimmt allerdings – was unseres Erachtens nach falsch ist - vorbehaltlos die Ergebnisse dieses Gutachtens.

Wenn sich jedoch der Umweltbericht zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 die Konfigurationsanalyse aus den Planfeststellungsunterlagen zu Eigen macht und diese auf dem Gutachten G10.1, Teil B fußt, dann muss dieses Gutachten auch einer eingehenden Prüfung unterzogen werden.

Im Gutachten G10.1 Teil B ist unter dem Kapitel 2.2 (Akustische Modellierung) auf Seite 28 Folgendes zu lesen:

„Im Falle der Landebahn Nordwest (Planungsfall 2015) werden alle alternativen Rollführungen (Schnellabrollwege, Rollbrücken) explizit in die Berechnung eingestellt.

Da die Triebwerke zumeist „bewegte Quellen“ darstellen, ist die Berücksichtigung der Richtcharakteristik dieser Quellen i. d. R. nicht erforderlich. Der Einfluss der gerichteten Schallabstrahlung wird durch die wechselnde räumliche Orientierung der bewegten Schallquelle zu den Nachweispunkten i. allg. aufgehoben. Eine Ausnahme bilden bei der Modellierung die Rollwege, die im Planungsfall 2015 von der Landebahn Nordwest über die Rollbrücken in das heute bestehende Flughafengelände führen. In diesem Fall wird den Linienquellen die Richtcharakteristik rollender Luftfahrzeuge zugeordnet, wie sie die Abb. 3-2 für die Laststufe Idle / Rollen zeigt. Da diese Rollwege zumeist nicht im Gegenverkehr durchrollt werden und gegenüber der Bebauung in Kelsterbach eine exponierte Position einnehmen, wird hierbei dieser aufwendige Berechnungssatz gewählt. Zusätzlich wird für Rollwegabschnitte mit einer Steigung $\geq 1\%$ im Bereich der Rollweganbindung der Landebahn Nordwest eine gegenüber dem Lastfall Rollen erhöhte Triebwerksleistung angesetzt. Dies trifft jedoch nicht auf die eigentlichen Schnellabrollwege zu, da hier von einer zur Überwindung dieser Steigung ausreichenden Geschwindigkeit der abrollenden Luftfahrzeuge ausgegangen werden kann.“

Die Begriffe „zumeist“, „i. d. R. nicht erforderlich“ oder „i. allg. aufgehoben“ machen deutlich, dass die Aussagen nicht hinreichend belastbar sind. „Zumeist“ bedeutet, dass die Annahme nicht immer zutrifft. Gleiches gilt für „in der Regel“ oder „im Allgemeinen“. Der Gutachter hätte jedoch als Grundlage für eine ordnungsgemäße Abwägung alle Eventualitäten ermitteln und darstellen müssen. Da er dies offensichtlich nicht getan hat, können die Auswirkungen und somit die Betroffenheiten für Hattersheim am Main und insbesondere für Eddersheim sowie Okriftel dem Gutachten tatsächlich nicht entnommen werden.

Der Gutachter schreibt, dass im Falle der Landebahn Nordwest (Planungsfall 2015) alle alternativen Rollführungen (Schnellabrollwege, Rollbrücken) explizit in die Berechnung eingestellt werden. Ein kurzes Stück weiter ist dann aber zu lesen, dass dies jedoch nicht auf die eigentlichen Schnellabrollwege zutrifft, da hier von einer zur Überwindung dieser Steigung ausreichenden Geschwindigkeit der abrollenden Luftfahrzeuge ausgegangen werden kann. In der akustischen Modellierung wurden die Schnellabrollwege nicht in die Berechnung eingestellt. Dieser gravierende Widerspruch wird vom Gutachter mit keiner Silbe erklärt.

Die Aussage, dass bei den Schnellabrollwegen die Steigung durch eine ausreichende Geschwindigkeit der abrollenden Luftfahrzeuge überwunden werden kann, wird von der Stadt Hattersheim am Main stark bezweifelt. Zu berücksichtigen wären auch Luftfahrzeuge gewesen, bei denen die abrollende Geschwindigkeit nicht ausreicht. Dass dies durchaus vorkommen kann, zeigt aus den Planfeststellungsunterlagen der Fraport AG die Aussage im Planteil B 1.1 „Erläuterungsbericht Flugbetriebsflächen“ auf Seite 30. Dort heißt es:

„Die Schnellabrollbahnen von der Landebahn Nordwest sind mit einer Länge geplant, die es abrollenden Flugzeugen ermöglicht, auf der Schnellabrollbahn anzuhalten, ohne in die Schutzzonen der ILS-Anlagen hinein zu ragen, und auf der Parallelrollbahn rollende Flugzeuge vorbeizurollen zu lassen“.

Deutlich wird, dass die Möglichkeit besteht, dass die abrollenden Flugzeuge auf der Schnellabrollbahn anhalten und dann wieder losrollen müssen. Die damit verbundenen Auswirkungen werden jedoch in dem Gutachten G10.1 Teil B nicht berücksichtigt, was einen erheblichen Mangel darstellt.

Bei genauerer Betrachtung der Planunterlagen zeigt sich, dass die Vorgehensweise des Gutachters methodisch nicht vertretbar ist. Im Planteil B 1.1 „Erläuterungsbericht Flugbetriebsflächen“ ist auf Seite 49 zu lesen:

„Von der Landebahn Nordwest führen in beiden Betriebsrichtungen je vier Rollbahnen auf die Parallelrollbahn N9. Für jede Betriebsrichtung werden drei Rollbahnen als Schnellrollbahnen gemäß ICAO Annex 14, Kap. 3.8.15 ausgelegt“.

Weiter heißt es auf Seite 53:

„Die maximal zulässige Rollbahnneigung nach ICAO (Annex 14, Kap. 3.8.8) beträgt 1,5 %“.

An keiner Stelle wird erläutert, warum nach ICAO Annex 14, Kap. 3.8.8 die maximal zulässige Rollbahnneigung 1,5 % beträgt. Die Stadt Hattersheim am Main vermutet, dass es sich hierbei um eine maximal zulässige Rollbahnneigung zum Schutz vor Lärm und Schadstoffen – und somit um einen Grenzwert – handelt.

Ein Blick in die Planfeststellungsunterlagen führt zu der Erkenntnis, dass Schnellabrollwege wie auch die Parallelrollbahn in vielen Teilstücken die maximal zulässige Rollbahnneigung von 1,5 % - und somit den Grenzwert - erreicht. Für die Schnellabrollwege wird die aus Sicht der Stadt Hattersheim am Main falsche Annahme getroffen, dass für die Steigungen keine erhöhte Triebwerksleistung angesetzt werden muss.

Wie bereits dargelegt, werden die Schnellabrollbahnen der Landebahn Nordwest so geplant, dass es den abrollenden Flugzeugen ermöglicht wird, anzuhalten. Zwangsläufig müssen die Luftfahrzeuge danach auch wieder losrollen. Unzweifelhaft ist hierfür eine entsprechende Triebwerksleistung erforderlich, die mit Lärmauswirkungen verbunden ist. Im Sinne einer vollständigen und plausiblen Auswirkungsbetrachtung müsste dabei auch der Lärmausstoß beim Losrollen vor einer Steigung von 1,5 % ermittelt werden. Dies wurde jedoch unterlassen.

Die Stadt Hattersheim am Main zweifelt des Weiteren grundsätzlich an, dass die Luftfahrzeuge für die Überwindung der Steigungen der Schnellabrollwege eine ausreichende Geschwindigkeit haben werden. Beispielhaft ist dies am Schnellabrollweg TWY N6 zu erkennen. Von der Landebahn Nordwest kommend gibt es zunächst ein Gefälle von 0,21 % auf eine Länge von 78,69 m. Dem schließt sich ein Gefälle von 1,50 % über 70,52 m an, bevor dann eine Steigung von 1,50 % über 203,54 m bis zur Parallelrollbahn N9 folgt. Diese „Berg- und Talbahnfahrt“ wird aus Sicht der Stadt Hattersheim am Main durch Luftfahrzeuge keinesfalls ohne eigene Triebwerksleistung zu überwinden sein.

Dass mit der Rollweganbindung erhebliche Lärmauswirkungen verbunden sind, zeigen die folgenden Aussagen im Gutachten G10.1 Teil B:

„Die Rollweganbindung der Landebahn Nordwest (Planungsfall 2015) weist in bestimmten Bereichen eine Längsneigung $\geq 1\%$ auf. Eine intensive Recherche bei der Deutschen Lufthansa AG hat ergeben, dass in Steigungsbereichen eine gegenüber dem Lastfall Rollen (ohne Steigungseinfluss) um rund 10 %-Punkte-N1 erhöhte Triebwerksleistung erforderlich sein wird. Da nicht definitiv geklärt werden konnte, auf welchen Teilbereichen einer Steigungsstrecke diese erhöhte Leistung angesetzt werden muss, wurde ein konservativer Ansatz gewählt und die erhöhte Leistung jeweils für den gesamten Steigungsbereich angesetzt. Der spektrale Zuschlag für „Rollen im Steigungsbereich“ wurde wiederum für das Referenzflugzeug A321 ermittelt und entsprechend auf die Schalleistungsspektren der anderen Luftfahrzeugklassen (Lastpunkt „Rollen“) übertragen. Die Abb. 2-4 gibt die Schalleistungsdaten rollender Luftfahrzeuge im Steigungsbereich an. Durch die angenommene Steigerung der Triebwerksleistung erhöht sich der A-bewertete Schalleistungspegel gegenüber dem Lastfall Rollen ohne Steigerungseinfluss um rund 3 dB(A).“ (Seite 31, 32)

In diesem Zusammenhang ist es nicht nachvollziehbar, dass als Referenzflugzeug für „Rollen im Steigungsbereich“ der A321 gewählt wurde. Auf Seite 163 im Planteil B 1.1 Erläuterungsbericht Flugbetriebsflächen ist zur Auslegung der Bahn nach ICAO zu lesen, dass aufgrund ihres großen und noch weiter steigenden Anteils am Interkontinentalverkehr als Bemessungsflugzeug die A340 gewählt und die derzeit größte Variante A340-600 betrachtet wurde. Demnach hätte auch für „Rollen im Steigungsbereich“ der A340-600 das Referenzflugzeug sein müssen.

Wenn zudem ein Gutachten mit Ergebnissen aufwartet wie der Aussage: „Eine intensive Recherche bei der Deutschen Lufthansa AG habe ergeben, dass in Steigungsbereichen eine gegenüber dem Lastfall Rollen (ohne Steigungseinfluss) um rund 10 %-Punkte-N1 erhöhte Triebwerksleistung erforderlich sein wird“, kann es nicht verwundern, dass wir das in die Kategorie „Kaffeleserei“ einstufen.

Eine Recherche bei einer Luftverkehrsgesellschaft ist zweifellos unzureichend. Zur Klärung der Auswirkungen in Steigungsbereichen wäre eine dezidierte Untersuchung erforderlich gewesen.

Unverkennbar ist nach dem Dargestellten, dass die Auswirkungen durch Roll- und Bodenlärm durch die geplante Landebahn Nordwest mangelhaft bis überhaupt nicht ermittelt wurde, obwohl die hieraus folgenden Belastungen für die Stadt Hattersheim am Main relevant sind.

Die Stadt Hattersheim am Main hat diesen Sachverhalt in der schriftlichen Einwendung gegen den Plan der Fraport AG zum Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main vorgetragen und mündlich im Erörterungstermin in Offenbach dargelegt. Dies hat dazu geführt, dass auf Seite 648 in der Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt zum Planfeststellungsverfahren für den geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt vom 29. September 2006 unter anderem folgender Aufklärungsbedarf gesehen wird:

„In G10.1, Teil B, Seite 31 wird zur erhöhten Triebwerksleistung im Steigungsbereich der Rollbrücken auf eine „intensive Recherche bei der Deutschen Lufthansa AG“ verwiesen. Diese Recherche ist näher zu erläutern.“

Selbst das Regierungspräsidium Darmstadt sieht somit Aufklärungsbedarf zu der erhöhten Triebwerksleistung im Steigungsbereich der Rollbrücken. Es liegt auf der Hand, dass somit die Roll- und Bodenlärmbelastungen in den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren – auf die auch der Umweltbericht zur Änderung des Landesentwicklungsplan Hessen 2000 Bezug nimmt – nicht abschließend ermittelt worden sind.

Dieser Erkenntnis kann sich auch das Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan Hessen 2000 nicht verschließen. Es ist davon auszugehen, dass die Bodenlärmimmissionen insbesondere in den Stadtteilen Eddersheim und Okriftel unterschätzt worden sind. Die Festlegung im Umweltbericht, dass dem Roll- und Bodenlärm für die Ermittlung der relevanten Lärmwirkungen durch die Erweiterung des Flughafens im Hinblick auf den Umweltaspekt Mensch keine eigenständige Bedeutung zukommt, ist somit als grober Fehler anzusehen.

Lokales Klima:

Die von der Hessischen Landesregierung beschlossene Änderung des Landesentwicklungsplans kommt bezüglich des Aspekts Klima auf Seite 83 zu folgendem Ergebnis:

„Verluste oder Funktionsverluste der klimatisch hochwertigen Waldflächen durch die geplante Flughafenerweiterung stellen Konfliktschwerpunkte dar. Zwar kommt es als Folge der Flughafenerweiterung auch zu einer Zunahme der Versiegelung und Bebauung, die zu einer Temperaturerhöhung und damit einer Zunahme der bioklimatischen Belastung führt. Da sich diese jedoch räumlich auf das von der Planung betroffene Flughafengelände beschränkt und die umgebenden Siedlungsflächen nicht erreicht, spielt diese Auswirkung eine nur untergeordnete Rolle.“

Aus unserer Sicht spielt das Thema Klima keinesfalls eine untergeordnete Rolle. Auch das Regierungspräsidium Darmstadt hat sich in seiner Stellungnahme vom 29. September 2006 zum Planfeststellungsverfahren für den geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt Main auf den Seiten 985 ff. recht ausführlich mit diesem Aspekt befasst.

- Die Stellungnahme der Anhörungsbehörde enthält zum Thema Temperaturanstieg auf Seite 989 folgende Bewertung:

„Ich empfehle zu prüfen, ob der voraussichtliche Temperaturanstieg zwischen der Ist-Situation und dem Planungsfall zu berücksichtigen ist.“

- Zum Kaltluftabfluss auf Seite 996:

„Ich empfehle zu prüfen, ob sich aus den im Gutachten G3 (= Amtliches Gutachten zu den klimatologischen Auswirkungen durch den Ausbau des Flughafens Frankfurt Main aus den Planfeststellungsunterlagen) genannten kritischen Punkten die Notwendigkeit einer detaillierten Untersuchung des Lokalklimas (z. B. in Eddersheim, Okriftel) ergibt.“

Die Stadt Hattersheim am Main hält es für notwendig und erforderlich, dass die Aussage im Landesentwicklungsplan nochmals überdacht wird. Die Diskussionen in den vergangenen Wochen zeigen mehr als deutlich, dass dem Aspekt Klima zukünftig ein sehr großer Stellenwert eingeräumt wird. Der Landesentwicklungsplan kann sich diesem Sachverhalt nicht verschließen. Statt einer untergeordneten Rolle muss der Klimadiskussion eine übergeordnete Rolle beigemessen werden. Dies gilt insbesondere für unsere Stadtteile Eddersheim und Okriftel – wie die Stellungnahme des Regierungspräsidiums Darmstadt mehr als deutlich zeigt.

Wir möchten auch darauf hinweisen, dass nicht nur die Erweiterung des Flughafens Frankfurt in das Blickfeld genommen werden sollte, sondern auch andere Vorhaben, die zu einer erhöhten Belastung führen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf ein Vorhaben der Firma Thermal Conversion Compound Industriepark Höchst GmbH. Es ist beabsichtigt, im Industriepark Höchst eine Müllverbrennungsanlage mit einer jährlichen Kapazität von 700.000 t zu errichten. Falls dieses Vorhaben realisiert wird, so führt dies zu Belastungen des Stadtgebietes von Hattersheim am Main, insbesondere in unserem Stadtteil Okriftel.

Eine Summationsbetrachtung der Belastungen von geplanter Flughafenerweiterung und geplanter Müllverbrennungsanlage, unter anderem bezüglich des Klimas und der Schadstoffe, könnte das Ergebnis liefern, dass es zu unzumutbaren Lebensbedingungen für die Bevölkerung kommt. Dies kann nicht im Sinne des Hessischen Landtages sein.

Insoweit darf das Augenmerk nicht nur auf die Auswirkungen der geplanten Erweiterung des Flughafens Frankfurt Main gerichtet werden, sondern es muss das bewertet werden, was die Menschen in der Summe ertragen müssten.

Nachtflugverbot:

Das Nachtflugverbot wurde bereits in der Anhörung vom 13. Februar bis 15. Februar 2007 diskutiert. Die Stadt Hattersheim am Main möchte jedoch auch diesen Aspekt aufgreifen. Im Planfeststellungsbeschluss zur Startbahn 18 West wurde der Bevölkerung versprochen, dass es zu keinem weiteren Ausbau des Flughafens Frankfurt kommen wird. Die Bevölkerung hat darauf vertraut und ist enttäuscht worden. Auch der Glaube, dass es im Ausbaugebiet zu einem Nachtflugverbot kommen wird, schwindet in der Bevölkerung mehr und mehr. Die Änderung des Landesentwicklungsplans trägt nicht dazu bei, der Bevölkerung und auch den Kommunen den Glauben an ein Nachtflugverbot zurückzugeben.

Die Stadt Hattersheim am Main hat sich intensiv mit der Frage beschäftigt, in welcher Weise das Nachtflugverbot durch das Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan Berücksichtigung gefunden hat. Intensiv aus zweierlei Gründen:

1. Weil wir alle die Aussage unseres Hessischen Ministerpräsidenten im Ohr haben, die besagt: „Kein Ausbau ohne Nachtflugverbot – Kein Nachtflugverbot ohne Ausbau.“
2. Weil das Nachtflugverbot fester Bestandteil der Mediationsempfehlungen war.

Unsere Einschätzung nach dem Studium der Unterlagen zur LEP-Änderung lässt nur eine Feststellung zu, und die lautet:

Wer dieser LEP-Änderung seine Zustimmung gibt, der gibt das Nachtflugverbot nicht nur zum Abschuss frei - nein, er begräbt das Nachtflugverbot und auch das Mediationsverfahren unwiderruflich.

Folgende Gründe haben zu dieser – zugegebenermaßen sehr drastischen – Einschätzung geführt:

In dem Textteil zur Änderung des LEP, mit einem Umfang von rund 140 Seiten, lesen wir nur ein einziges Mal das Wort "Nachtflugverbot". Auf Seite 11 ist zu lesen:

„Die Landesregierung begrüßt das von der Mediationsgruppe vorgelegte Mediationspaket mit den Komponenten:

- Optimierung des vorhandenen Systems,
- Kapazitätenerweiterung durch Ausbau,
- Nachtflugverbot,
- Anti-Lärm-Paket,
- Regionales Dialogforum.

Es wird Grundlage der politischen Debatte und Anknüpfungspunkt der gesetzlichen Prüfungs- und Entscheidungsprozesse sein.“

Statt des Wortes "Nachtflugverbot" findet man in den Unterlagen zum LEP-Änderungsverfahren lediglich die Ausdrücke "Nachtflugbeschränkung" oder "Nachtruhe". Alleine schon die augenscheinlichen Unterschiede des Sinns der Wörter Nachtflugverbot bzw. Nachtflugbeschränkungen lassen die Alarmglocken

schrillen. Wir sind von der Untrennbarkeit von Ausbau und Nachtflugverbot ausgegangen. Wir sind daher auch davon ausgegangen, dass in der Änderung des Landesentwicklungsplans beiden Aspekten der gleiche Stellenwert beigemessen wird. Doch bereits Seite 5 der Unterlagen hat uns hart auf den Boden der Tatsachen geworfen.

Dezent mit einem **Z** gekennzeichnet lesen wir:

„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.“

Mit einem **G** gekennzeichnet können wir lesen:

„In den Verfahren nach dem Luftverkehrsgesetz ist aus Rücksichtnahme auf die besonders schutzbedürftige Nachtruhe der Bevölkerung ein umfassender Lärmschutz in den Kernstunden der Nacht von herausragender Bedeutung.“

Zusammengefasst wird aus diesen zwei Ausführungen einerseits die Festlegung des Ausbaus des Flughafens Frankfurt Main und andererseits die Bedeutung der Nachtruhe der Bevölkerung deutlich.

Der große und entscheidende Unterschied liegt darin, dass der Ausbau als **Ziel** und die Nachtruhe lediglich als **Grundsatz** festgeschrieben werden soll.

Zu „Grundsätzen“ hat das Bundesverwaltungsgericht (Beschluss vom 17.06.2004 – 4 BN 5/04 – juris, Rn. 11) ausgeführt:

Grundsätze der Raumordnung sind lediglich als einer von zahlreichen potentiellen öffentlichen Belangen Teil des Abwägungsmaterials bei der Aufstellung von Bauleitplänen. Soweit gewichtigere andere Belange dies rechtfertigen, sind Grundsätze der Raumordnung im Wege der Abwägung überwindbar.

Es ist völlig klar, dass es sich bei der Änderung des Landesentwicklungsplans nicht um eine Bauleitplanung handelt. Der Sinn des Beschlusses des Bundesverwaltungsgerichtes ist jedoch klar zu erkennen: Grundsätze sind Teil des Abwägungsmaterials und können somit überwunden werden.

Wir sind uns sicher, wie das Abwägungsmaterial aussehen wird. Auf der einen Seite gibt es den Grundsatz zum Schutz der Nachtruhe der Bevölkerung und auf der anderen Seite wird die Flughafenlobby die wirtschaftliche Bedeutung von Nachtflügen ins Feld führen. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf einen Artikel aus der Frankfurter Neuen Presse vom 6. Februar 2007. Dort wird der Konzernchef der Deutschen Lufthansa, Wolfgang Mayrhofer, zitiert, dass ein Nachtflug-Verbot am Flughafen Frankfurt 7.300 Jobs gefährde.

Unsere große Befürchtung ist, dass das Ergebnis der Abwägung zwischen der Nachtruhe der Bevölkerung und den wirtschaftlichen Interessen zu Ungunsten der Bevölkerung ausfallen wird.

Nicht Nachruhe oder Nachtflugbeschränkung, sondern klar und unmissverständlich **Nachtflugverbot** hätte als Ziel und nicht als billiger – im Wege der Abwägung leicht überwindbarer – Grundsatz im Landesentwicklungsplan festgeschrieben werden müssen. Das politisch immer wieder hervorgehobene Junktim zwischen Ausbau und Nachtflugverbot findet in den Unterlagen zur Änderung des Landesentwicklungsplans keinen Ausdruck.

Dies ist auch kein Umstand, der für die Beteiligten neu sein kann:
Das Regionale Dialogforum hat ein Rechtsgutachten zu den Möglichkeiten und Grenzen der landesplanerischen Festlegung eines Nachtflugverbots im LEP-Änderungsverfahren in Auftrag gegeben. Der beauftragte Gutachter, Professor Hermes, hält es in dem im Mai 2006 veröffentlichten Gutachten für erforderlich, das bislang nur als Planungsvoraussetzung aufgenommene Nachtflugverbot mit der gleichen Verbindlichkeit wie die getroffene Standortentscheidung für die Landebahn Nordwest - also **als Ziel** der Raumordnung - in die LEP-Änderung aufzunehmen.

Unser Fazit ist daher:

Wer seine Stimme diesem geänderten Landesentwicklungsplan gibt, der stimmt auch gegen die Einführung eines Nachtflugverbots und somit gegen den Schutz hunderttausender Menschen in der Region Rhein-Main.

Mit freundlichen Grüßen



Hans Franssen
Bürgermeister

-24-

4

Der Kreisausschuss



main-taunus-kreis

Main-Taunus-Kreis Postfach 14 80 65704 Hofheim

Besuchszeiten
Nach Vereinbarung
Gleitende Arbeitszeit

Hessischer Landtag
Herren Vorsitzende der Ausschüsse für
- Wirtschaft und Verkehr
Clemens Reif
-Umwelt, ländlichen Raum und Verbraucherschutz
Heinrich Heidel
Postfach 32 40
65022 Wiesbaden

Zimmer-Nr. 3. Obergeschoss, Zimmer 3.084
Telefon 06192 / 201-1645
Telefax 06192 / 201-1916
E-Mail brigitte.rudolph@mtk.org

Ihre Nachricht	Unser Zeichen	Ansprechpartner(in)	Datum
	30 33	Frau Rudolph	12.03.2007

Fortsetzung der Anhörung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt/Main hier: Stellungnahme zum Erlass vom 26.09.2006

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Reif,
sehr geehrter Herr Vorsitzender Heidel,

wir nehmen Bezug auf unser Schreiben vom 05.03.2007 und übersenden Ihnen anliegend die gewünschte schriftliche Stellungnahme zur Anhörung der Kommunen am 16.03.2007.

Mit freundlichen Grüßen

(Michael Cyriax)
Kreisbeigeordneter

Anlage

Briefanschrift Postfach 14 80 65704 Hofheim	Hausanschrift Am Kreishaus 1 - 5 65719 Hofheim	Bankverbindungen Taunus-Sparkasse Nassauische Sparkasse Volksbank Main-Taunus Postbank Frankfurt Main	BLZ 512 500 00 Kto. 25011 BLZ 510 500 15 Kto. 170033590 BLZ 500 922 00 Kto. 26170508 BLZ 500 100 60 Kto. 11564-601	Telefonzentrale 06192 201-0 Internet www.mtk.org	Verkehrsanbindung Busse 806, 809, 810, 812, 834 SE 20 bis Bahnhof Hofheim S-Bahn S2 Stadtbusse 401, 402, 403
--	---	--	---	--	---

5.13.03.07

Stellungnahme des Main-Taunus-Kreises

zur Verordnung über die Änderung des

Landesentwicklungsplans Hessen 2000

Erweiterung Flughafen Frankfurt am Main

Drucksache 16/6057

Vorbemerkung

Der Main-Taunus-Kreis ist sich der Bedeutung des Flughafens Frankfurt/Main sowohl als Wirtschaftsfaktor als auch als Verkehrsknotenpunkt bewusst und weiß auch dessen positive Auswirkungen zu schätzen.

Nachfolgende Ausführungen dürfen nicht missverstanden werden als ein Gesamtstatement gegen den Flughafen. Vielmehr beziehen sich die Anregungen und Bedenken auf das Verfahren, welches den wahren Umfang der zugrunde liegenden Flugbewegungen nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt. Ein weiteres Wachstum des Flughafens muss mit seiner Umgebung harmonisieren.

Der Main-Taunus-Kreis äußert seine Anregungen und Bedenken hinsichtlich der Festlegungen in der Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000.

Zunächst verweisen wir ausdrücklich auf unsere Stellungnahme zur Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 vom 21.9.2005, die wir in der Anlage nochmals beifügen.

Ergänzend nehmen wir zu dem Entwurf zur Änderung des Landesentwicklungsplans vom September 2006 (nachfolgend kurz LEP genannt) Stellung wie folgt:

1. Neue Luftverkehrsprognose

Der LEP legt die von der Fraport erstellte Luftverkehrsprognose zugrunde und geht von einer Flugbewegungszahl von 701.000 pro Jahr (126 Fbw/h) im Jahr 2020 aus.

Hier äußern wir unsere Bedenken sowohl hinsichtlich der Flugbewegungszahl als auch hinsichtlich des nur auf das Jahr 2020 beschränkten Prognosezeitraums.

a) Flugbewegungszahl

Die nunmehr zugrunde gelegten Werte basieren wieder auf Prognosen der Flughafenbetreiberin und legen nicht die maximale Auslastungsmöglichkeit zugrunde.

Laut Simulation der Maximalkapazität im Ausbaufall West- und Ostbetrieb im Auftrag der Zukunft Rhein-Main mit dem international anerkannten Simulationsmodell SIMMOD und international anerkannten Verzögerungshäufigkeiten (Verspätungen) umfasst die technische Kapazität rund 900.000 Flugbewegungen auf dem geplanten Bahnsystem.

Im LEP sollten die von der Fraport vorgelegten Prognosezahlen nicht zugrunde gelegt werden, zumal sich in der Vergangenheit bereits deutlich gezeigt hat, dass sich diese Prognosedaten ständig ändern. Die Auswirkungsprognose muss an feste Rahmenbedingungen geknüpft werden, zu denen auch die Obergrenze an Flugbewegungen pro Stunde und an Gesamtflugbewegungen pro Jahr gehört. Dieser Anforderung genügen die Angaben im LEP nicht, da lediglich ein Durchschnittsbedarf von 126 Flugbewegungen pro Stunde bzw. 701.000 Flugbewegungen im Jahr 2020 zugrunde gelegt werden.

Nach der Rechtsprechung ist einem Vorhabensträger die technisch machbare Auslastung des genehmigten Vorhabens erlaubt. Es ist daher die tatsächliche Ausnutzung des Bahnsystems zugrunde zu legen oder in einer Zielfestschreibung eine verbindliche Obergrenze der Flugbewegungen festzusetzen.

Der Plangeber sollte eine eigenständige Prüfung und Abwägung unter Berücksichtigung der technischen Maximalkapazität, die mit dem geplanten Start- und Landesystem realisierbar ist, durchführen.

b) Prognosehorizont 2020

Dem LEP wurde ein relativ kurzer Prognosehorizont zugrunde gelegt. Geht man von einer geplanten Inbetriebnahme frühestens im Jahr 2011 aus, erstreckt sich die Prognose lediglich auf einen Zeitraum von 9 Jahren. Der Plangeber hat sich nicht mit den Auswirkungen des weltweiten Luftverkehrs über das Jahr 2020 auseinandergesetzt und zeigt für den Zeitpunkt nach dem Prognosejahr 2020 keinerlei Perspektiven oder Strategien auf, wie weitere Zuwächse der Flugbewegungen und die daraus resultierenden Belastungen und Probleme bewältigt werden können.

Insgesamt ist völlig unklar, wie viele Flugbewegungen bei dem Ausbau tatsächlich abgewickelt werden können und welche zusätzlichen Belastungen die Bevölkerung im Main-Taunus-Kreis zu erwarten hat.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der LEP hinsichtlich der zugrunde gelegten Luftverkehrsprognose Mängel in der Ermittlung entscheidungserheblicher Belange aufweist.

2. Fehlende Berücksichtigung der Auswirkungen des Lärms auf Bevölkerung

Der Main-Taunus-Kreis regt an, dass der LEP den Lärmschutz als Ziel bzw. Grundsatz formuliert.

Das im Mediationsverfahren beschlossene Anti-Lärm-Paket, das mit dem Nachtflugverbot den Ausbau kompensieren soll, steht vollständig und umfassend der nachfolgenden Abwägung im Planungsverfahren zur Verfügung.

Die Auswirkungen des Fluglärms auf die Bevölkerung sind nicht in ausreichendem Maße untersucht worden.

Der vorliegende LEP bewertet ferner die gesundheitlichen Auswirkungen des Fluglärms auf die betroffene Bevölkerung völlig unzureichend.

Die Zahl der von der Nord-West-Variante mäßig betroffenen 289.000 Einwohner wird lediglich im Umweltbericht zum LEP erwähnt, während im LEP selbst keine Angaben über die Anzahl der Betroffenen erfolgt.

Der Lärmpegel der mäßig Betroffenen stellt jedoch bereits eine erhebliche Belästigung dar. Hier hätte die RDF-Belästigungsstudie der ZEUS-GmbH, die vom Regionalen Dialogforum in Auftrag gegeben worden war, berücksichtigt und bewertet werden müssen.

Aus den neuen Lärmuntersuchungen (vgl. Umweltverträglichkeitsstudie) im Planfeststellungsverfahren ergibt sich, dass bei Zugrundelegung der prognostizierten 701.000 Flugbewegungen 46 Personen der Wohnbevölkerung am Tag von Geräuschpegeln über 70 dB(A) betroffen sind. Dieser Wert stellt den kritischen Toleranzwert mit dem Schutzziel „Vermeidung von Gesundheitsschäden/Krankheiten“ dar. Bei den zuvor zugrunde gelegten 660.000 Flugbewegungen lag die Anzahl der Betroffenen noch bei 0. Das bedeutet, dass der Flughafenausbau bereits für die prognostizierte Anzahl an Flugbewegungen für zahlreiche Menschen eine Gesundheitsgefährdung bedeutet.

Bei Berücksichtigung der möglichen Maximalauslastung wären noch erheblich mehr Menschen betroffen. Der geplante Flughafenausbau gefährdet somit die Gesundheit der Anwohner und kann deshalb nicht raumverträglich sein.

3. Nachtflugverbot (Neuer Grundsatz der Raumordnung Lärmschutz in der Nacht)

Das Nachtflugverbot wird im LEP nicht als Ziel aufgenommen, sodass es an einer landesplanerischen Absicherung des Nachtflugverbotes fehlt.

Der in Ziffer III.1 neu aufgenommene Grundsatz zum Lärmschutz in den Kernstunden der Nacht stellt lediglich einen Abwägungsposten für die Fachplanung dar. Er ist zu unbestimmt, sodass von ihm voraussichtlich keine nennenswerten Steuerungswirkungen für die Planfeststellung ausgehen. Das in der Mediation geforderte Nachtflugverbot als Kompensation für den Ausbau findet auf landesplanerischer Ebene keine Berücksichtigung.

Wir verweisen insoweit auf das von Prof. Hermes im Auftrag des Regionalen Dialogforums erstellten Rechtsgutachtens zu den Möglichkeiten und Grenzen der landesplanerischen Festlegung eines Nachtflugverbotes im LEP-Änderungsverfahren vom Mai 2006. Dort wird diese Unausgewogenheit rechtlich als Abwägungsmangel in Gestalt eines Verstoßes gegen das Gebot der Konfliktbewältigung eingestuft.

Standortentscheidung und Nachtflugverbot stehen demnach als funktionale Äquivalente bei der Bewältigung des Lärmproblems in einem untrennbaren planerischen Zusammenhang.

4. Keine Raumverträglichkeit

Der LEP bezieht sich bei seinen Beurteilungen in weiten Teilen auf das abgeschlossene und zwischenzeitlich überholte Raumordnungsverfahren (ROV).

Das ROV mit der Entscheidung über die Variante Nord-West erfolgte auf Basis der Annahme von 660.000 Flugbewegungen. Die Landesplanerischen Beurteilung (LPB), mit der das ROV abgeschlossen wurde, stellt ausdrücklich fest, dass Gegenstand der LPB die von der Fraport vorgelegten 660.000 Flugbewegungen sind.

Die Raumverträglichkeit des Vorhabens, insbesondere im Hinblick auf die Entscheidung hinsichtlich der Nord-West-Variante, ist im Hinblick auf die nun prognostizierten

701.000 Flugbewegungen noch nicht untersucht worden. Der nunmehr mit den neuen Verkehrszahlen vorliegende LEP entspricht daher nicht mehr den Ergebnissen der LPB und den dort unterstellten Auswirkungsbetrachtungen. Insofern steht die Raumverträglichkeit bereits aus diesem Grunde in Frage und es ist eine neue raumordnerische Bewertung erforderlich. Der LEP leistet diese Aufgabe nicht, sondern benutzt für seine raumordnerischen Bewertungen nur die von der Fraport gelieferten Unterlagen.

5. Keine Konfliktbewältigung

Der LEP enthält keine Aussagen über die Grenzen zumutbarer Raumbelastungen durch Fluglärm. Unklar bleibt, wieviel Fluglärm dem Rhein-Main-Gebiet und damit dem Main-Taunus-Kreis zumutbar ist. Dies wiegt umso schwerer, da ein genehmigtes Vorhaben die maximale technische Auslastung ermöglicht.

Die raumordnerische Bewertung und dauerhafte Konfliktbewältigung erfolgte nicht unter Berücksichtigung der technischen Kapazität des Bahnsystems. Stattdessen verweist der LEP auf die erforderliche Überarbeitung im Jahr 2015 und die in diesen Zeitraum erforderliche neue raumordnerische Bewertung und dauerhafte Konfliktbewältigung. Hier wird jedoch übersehen, dass es im Jahr 2015 nicht mehr um den Bau einer weiteren Bahn geht, sondern nur noch um die Bewertung des zunehmenden Luftverkehrsaufkommens. Da schon heute keine Restriktionen wie Nachtflugverbot, Flugbeschränkungen und Lärmauflagen Gegenstand des LEP sind, kann die neue Bewertung im Jahr 2015 nur zu weiteren Siedlungsbeschränkungen führen. Dies hätte dann weitere Einschränkungen kommunaler Entwicklungsplanungen zur Folge. Wenn derartige Entwicklungen jedoch schon vorhersehbar sind, hat der LEP diese erkennbaren Konflikte zu bewerten und einer dauerhaften Konfliktbewältigung zuzuführen.

Der LEP befasst sich auch nicht mit der Frage, welche Maßnahmen erforderlich sind, um eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung des Luftverkehrsstandortes Rhein-Main zu sichern.

Der LEP untersucht nicht, welches Verkehrsaufkommen der Region zumutbar sein wird.

6. Mangelnde Alternativenprüfung

Der LEP prüft nur die „üblichen“ Ausbauvarianten und untersucht nicht weitere Varianten. Insoweit verweisen wir auf den Anhörungsbericht des Regierungspräsidiums Darmstadt vom 29.9.06, in dem das RP die bisherige Alternativenprüfung im Planfeststellungsverfahren kritisiert und die nähere Untersuchung weiterer Alternativen fordert (u.a. Bahnspreizung und Bau einer weiteren Start- und Landebahn unter Aufgabe der Startbahn West vgl. S.287). Diese Prüfung ist jedoch nicht erfolgt, so dass die Standortentscheidung erheblichen rechtlichen Bedenken begegnet.

7. Siedlungsbeschränkungen

Die Aussagen im LEP zum Siedlungsbeschränkungsbereich sind nicht ausreichend und führen zu negativen Folgewirkungen für die Kommunen, die an ihrer Entwicklung gehindert sind. Es sollte eine konkrete Aussage über Kompensationserfordernisse und Siedlungsalternativen getroffen werden.

Der LEP legt lediglich fest, dass für den ausbaubedingten Wegfall von Siedlungszuwachsf lächen der Gemeinden durch die Regionalplanung ein Siedlungsstrukturkonzept als Grundlage für den künftigen Regionalplan Südhessen sowie in Abstimmung mit diesem Siedlungsstrukturkonzept ein regionales Kompensationskonzept für die naturschutz- und forstrechtlichen Ausgleichsf lächen entwickelt werden soll.

Die Aufgabenzuweisung an die Regionalplanung widerspricht der Regelung des § 7 Abs.2 HLPG, wonach der Landesentwicklungsplan insbesondere Anforderungen an die Siedlungsstruktur, Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung enthalten soll. Die durch die LEP-Änderung hervorgerufenen Konflikte sind daher im LEP selbst aufzuarbeiten, was vorliegend jedoch auch nicht ansatzweise erfolgt.

Offen bleibt ferner, um welche Flächen es sich handelt.

Damit werden die Kommunen und mit ihnen auch der Main-Taunus-Kreis in problematischen sozialstrukturellen und demographischen Entwicklungen alleine gelassen.

Verantwortungsvolle Landesplanung müsste jedoch auch Maßnahmen zur Vermeidung nachhaltiger Folgen der Siedlungsbeschränkungen vorsehen.

8. Fehlende Darstellung des Gesamtverkehrs

Der LEP enthält ferner keine Darstellung des Gesamtverkehrs. Der Ausbau wird zu einer problematischen Verkehrssituation in den angrenzenden Gemeinden führen. Daraus resultiert eine zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastung.

Die völlige Überbelastung der verkehrlichen Infrastruktur wird zu einer nachhaltigen Verschlechterung der Standortbedingungen führen. Betroffen sind dabei besonders die angrenzenden Kommunen und der Main-Taunus-Kreis.

9. Verkennung der Naherholung

Die Untersuchung der Auswirkungen der erhöhten Flugbewegungen und der damit einhergehenden Verlärmung auf Naherholungsbereiche ist nicht in ausreichendem Umfang erfolgt, denn es werden nicht die Auswirkungen auf Naherholungsgebiete beleuchtet.

Die Beeinträchtigung des Main-Taunus-Kreises in seiner Funktion „Freizeit/Fremdenverkehr“ wird verkannt. Der Main-Taunus-Kreis wird im Fall des geplanten Flughafenausbaus durch Fluglärm in seiner Fremdenverkehrs- und Freizeitfunktion massiv beeinträchtigt werden.

Ein Ausgleich für den Wegfall der Erholungsfunktion des Kelsterbacher Waldes durch Maßnahmen im ehemaligen Munitionsdepot Mörfelden-Walldorf ist jedenfalls für die Feierabend- und Kurzzeiterholung für Erholungssuchende aus Hattersheim bzw. Flörsheim ungeeignet, da es zu weit entfernt ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die von der Fraport gelieferte neue Luftverkehrsprognose ungeeignet ist, die im LEP zu prüfende Raumverträglichkeit festzustellen. Vielmehr ist von der maximal möglichen Kapazität der Flugbewegungen auszugehen. Die neuen Prognosezahlen wurden darüber hinaus weder im ROV noch in der LPB berücksichtigt. Der LEP ignoriert ferner das im Mediationsverfahren im Gegenzug zum Ausbau festgelegte Nachtflugverbot und das Anti-Lärm-Paket. Er basiert auf einer unzureichenden Untersuchung der Belastungen der Betroffenen im Main-Taunus-Kreis und lässt völlig offen, wie viel Lärm der Bevölkerung noch zugemutet werden kann. Der LEP enthält daher keine Konfliktbewältigung, sondern verschiebt diese Problematik auf später.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen kann dem Entwurf zur Änderung des LEP nicht zugestimmt werden.

(Michael Cyriax)
Kreisbeigeordneter



Main-Taunus-Kreis Postfach 14 80 65704 Hofheim

Vorab per Telefax

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Verkehr und Landesentwicklung
Abt. I – Infrastruktur, Landesplanung, Vermessung,
Flurneuordnung
Kaiser-Friedrich-Ring 75

65185 Wiesbaden

Besuchszeiten

Nach Vereinbarung
Gleitende Arbeitszeit

Zimmer-Nr. 1.062
Telefon +49 6192 2011336
Telefax +49 6192 2011721
E-Mail Benno.Hofmann@mtk.org

Ihre Nachricht
I 10 093-c-38-35
vom 14.06.2005

Unser Zeichen
13-ho.

Ansprechpartner(in)
Herr Hofmann

Datum
21.09.2005

Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000

hier: Stellungnahme gem. Erlass vom 14.06.2005 – hier eingegangen 21.06.2005

Der Main-Taunus-Kreis nimmt zu dem vorgelegten Entwurf wie folgt Stellung:

I. Vorbemerkungen:

1. Diese Stellungnahme wird abgegeben sowohl für die Aufgabenbereiche, die dem Kreisausschuss des Main-Taunus-Kreises zuzuordnen sind wie auch für die, die dem Landrat nach dem Gesetz zur Kommunalisierung des Landrates sowie des Oberbürgermeisters als Behörden der Landesverwaltung vom 21.03.2005 zuzuordnen sind.
2. Weiterer Sachvortrag bleibt – auch nach Abgabe dieser Stellungnahme – ausdrücklich vorbehalten.
3. Die im Rahmen des laufenden Planfeststellungsverfahrens zum beantragten Ausbau des Frankfurter Flughafens beim Regierungspräsidium Darmstadt durch die uns vertretenden Rechtsanwälte Nörr, Stiefenhofer, Lutz (München) eingereichte Einwendungsschrift vom 01.03.2005 – Az.: RVO-LDI-jbw 1876M-02-198m.doc – wird vorsorglich zum Bestandteil dieser Stellungnahme erklärt.

Gleiches gilt für unsere Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange vom 04.04.2005 – Az.: 13-ho. – gegenüber dem Regierungspräsidium zum beantragten Ausbaubehaben der Fraport AG.

II. Grundsätzliches:

1. Dem vorliegenden Entwurf kann seitens des Main-Taunus-Kreises in dieser Form nicht zugestimmt werden.
Durch die Festschreibung des (beantragten) Ausbaus des Frankfurter Flughafens im Landesentwicklungsplan als (verbindlichem) Ziel in der vorliegenden Form würde das

Briefanschrift
Postfach 14 80
65704 Hofheim

Hausanschrift
Am Kreishaus 1 - 5
65719 Hofheim

Bankverbindungen
Taunus-Sparkasse BLZ 512 500 00 Kto. 25011
Nassauische Sparkasse BLZ 510 500 15 Kto. 170033590
Volksbank Main-Taunus BLZ 500 922 00 Kto. 26170508
Postbank Frankfurt Main BLZ 500 100 60 Kto. 11564-601

Telefonzentrale
06192 201-0
Internet
www.mtk.org

Verkehrsanbindung
Busse 806, 809, 810, 812, 834
SE 20 bis Bahnhof Hofheim
S-Bahn S2
Stadtbusse 401, 402, 403

Ergebnis des laufenden Planfeststellungsverfahrens zum beantragten Ausbau des Flughafens Frankfurt quasi vorweggenommen.

Durch die Aufnahme des Ziels in der vorliegenden, konkreten Fassung mit dem Ergebnis einer Landebahn Nordwest würde eine – aus unserer Sicht unzulässige – Vorabfestlegung erfolgen, die einer Quasi-Genehmigung des Vorhabens der Fraport AG in dem von ihr beantragten Umfang und mit den daraus resultierenden Folgen für den Main-Taunus-Kreis gleichkäme.

Eine ergebnisoffene Abwägung der im Planfeststellungsverfahren bzw. z.Zt. laufenden Erörterungstermin vorgetragenen Einwendungen, Anregungen und Bedenken durch die Oberste Landesplanungsbehörde wäre danach nicht mehr möglich bzw. sinnlos, da als landesplanerisches Ziel ausschließlich die den Main-Taunus-Kreis am stärksten belastende Nordwest-Variante festgeschrieben würde.

2. Indiz dafür ist u.a., dass die in der Plankarte dargestellten Flächen für die Erweiterung der Flughafenanlagen einschließlich der (beantragten, neuen) Landebahn NW als Vorranggebiete ausgewiesen werden sollen, die von konkurrierenden Planungen und Nutzungen freizuhalten sind. Dabei folgt die Plandarstellung des LEP-Entwurfs erkennbar den von der Vorhabensträgerin Fraport AG eingereichten Unterlagen. Diese Planaussage – so sie den Rechtskraft erhalten würde – soll ein Ziel der Raumordnung werden, welches per definitionem in den weiteren (nachrangigen) Planungsstufen, zu denen auch ein Planfeststellungsverfahren gehört, nicht mehr im Wege der Abwägung überwunden werden kann. Damit würde die künftige Nutzung des Gebietes letztlich für die von der Fraport AG beantragte Nutzung im Vorgriff auf das Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens reserviert.

Ebenso eindeutiges Indiz dafür ist die Zielfestlegung mit dem Begriff „einer neuen Landebahn“.

Mit der Beschränkung der landesplanerischen Zieldarstellung auf die von der Vorhabensträgerin beantragte Vorzugsvariante Nordwest-Landebahn würden gleichzeitig alle anderen denkbaren Alternativen ausgeschlossen.

Es sei die Anmerkung an dieser Stelle erlaubt, dass eine solche Einengung eines Ziels in einer überregionalen Planung zumindest nicht der umgangssprachlichen Bedeutung der Begriffe „Ziel“, „überörtlich“ und „Planung“ entspricht.

3. Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass durch die vorgesehene Zielsetzung eine Konkurrenz zu bereits bestehenden und genehmigten – damit rechtsverbindlichen – Bauleitplanungen entsteht. Eine Auflösung dieses denkbaren Konflikts erscheint höchst fraglich.

III. Grundlagen der landesplanerischen Zielfestlegung:

1. Dem Entwurf der vorliegenden Planung liegt u.a. die Aussage der Vorhabensträgerin zugrunde, dass die Ausnutzung der NW-Landebahn bei 657.000 Flugbewegungen p.a. liegen wird. Dies wird – erneut – als nicht haltbare Aussage bestritten.

Äußerungen im derzeit laufenden Erörterungstermin bestätigen unsere Befürchtungen, dass diese Zahl überschritten werden kann, wenn auch seitens der Vorhabensträgerin eine Zahl von 750.000 Flugbewegungen „nur unter optimierten Bedingungen“ als machbar angesehen werden (Erörterungstermin 15.09.2005).

Bei der Abwägung des Ziels ist daher sowohl eine – unabhängige – Prognose der tatsächlich machbaren Ausnutzung des Bahnsystems zugrunde zu legen sowie ggfs. in der eventuellen Zielfestschreibung eine Obergrenze der Flugbewegungen vorzunehmen, denn nach der aktuellen Rechtsprechung ist einem Vorhabensträger die technisch machbare Auslastung des genehmigten Vorhabens erlaubt.

Gleiches gilt für die Überprüfung und Abwägung der Auswirkungen, die von – wie an anderer Stelle dargelegt – veränderten, jederzeit denkbaren, Flugrouten ausgehen, als denen, die seitens der Vorhabensträgerin in ihren Planunterlagen zugrunde gelegt wurden und damit in die Abwägung des landesplanerischen Ziels eingeflossen sind.

2. Das (angestrebte) Ziel widerspricht etlichen Grundsätzen der Raumordnung (ROG), wonach
 - eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumstruktur zu entwickeln ist;
 - die Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes im besiedelten und unbesiedelten Bereich zu sichern ist;
 - in Teilräumen ausgeglichene wirtschaftliche, infrastrukturelle, soziale, ökologische und kulturelle Verhältnisse anzustreben sind;usw.

Die angestrebte Aufnahme des Ziels „Flughafenausbau“ in der vorliegenden Fassung widerspricht diesen Grundsätzen eklatant, weil dessen Verwirklichung dem betroffenen Raum ebendiese Entwicklungsmöglichkeiten raubt.

IV. Auswirkungen auf den Main-Taunus-Kreis:

1. Auf die Einwendungen und Bedenken des Main-Taunus-Kreises (s.o. I.3) wird erneut Bezug genommen.
2. Die Zielfestlegung hätte unmittelbare Auswirkungen auf kreisangehörige Städte bzw. Gemeinden und damit – zumindest mittelbare – Auswirkungen auf den Main-Taunus-Kreis selbst.

Als Beispiel sei die Stadt Flörsheim – als am stärkste betroffene kreisangehörige Kommune – genannt.

Flörsheim würde bei Verwirklichung des Ziels und damit im Ausbaufall sämtliche Siedlungszuwachsf lächen verlieren. Es steht zu befürchten, dass Flörsheim – aber auch Hattersheim und Hochheim am Main – die nach der bisherigen Landesplanung vorgesehenen Funktionen verlieren würde, wenn die vom Ziel (Ausbau des Flughafens) ausgehenden Belastungen ein solches Maß erreichen, dass ein verstärkter Wegzug – insbesondere von Familien mit Kindern – die Folge wäre.

Dies hätte außer absehbaren Folgen für die Wohn- und Sozialstruktur auch Auswirkungen für den Main-Taunus-Kreis.

Der Main-Taunus-Kreis hat als Schulträger mit großem finanziellem Aufwand gerade in

Flörsheim die baulichen Voraussetzungen für eine adäquate Ausstattung seiner Schulen geschaffen.

Dies erfolgte im Vertrauen auf die bisherigen raumordnungsrechtlichen Vorgaben, die einen entsprechenden Bedarf nicht nur derzeit sondern auch für die Zukunft mit hoher Sicherheit erwarten ließen.

Die gerade geschaffenen infrastrukturellen Maßnahmen (Schulneu- bzw. Erweiterungsbauten) laufen Gefahr, bei Festschreibung bzw. Umsetzung des Ziels „Flughafenausbau“ in der vorgelegten Fassung des landesplanerischen Ziels durch Wegzug leer zu stehen und ihren Zweck nicht mehr erfüllen zu können.

3. Wesentlicher Punkt bei der Auswirkungsbetrachtung des (angestrebten) Ziels ist die Lärmauswirkung.
Die entstehenden Auswirkungen wurden nach unserer Auffassung in unzutreffender Systematik betrachtet.
Die Auswirkungen des Änderungsentwurfs des LEP 2000 „Erweiterung Flughafen Frankfurt“ müssen zumindest in Anlehnung an das BImSchG bestimmt werden, um dem Schutz vor unzumutbarem Fluglärm gerecht zu werden.
4. Neben den bereits genannten Städten an der sogn. „Mainschiene“ sind auch Auswirkungen auf andere, weiter nördlich gelegene, Teile des Main-Taunus-Kreises zu befürchten.
Auf die von der Vorhabensträgerin prognostizierte Flugroutenstruktur, die bei An- bzw. Abflügen in Betriebsrichtung 25 (Westbetrieb) geflogen werden soll, wird verwiesen.
Danach soll es lediglich einen nördlichen Gegenanflug geben, der über das Gebiet des Main-Taunus-Kreises führen würde.
Damit können künftig auch weitere Städte und Gemeinden des Kreises sowie seine darin gelegenen Einrichtungen (z.B. Schulen) von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen werden.
5. In diesem Zusammenhang weisen wir auch auf die Einwendungsschrift unserer Kliniken (und deren verbundenen Tochtergesellschaften) des Main-Taunus-Kreises an das RP Darmstadt vom 01.03.2005 hin, die die Belange des Kreises als Krankenträger darlegen.
6. Der Gedanke der Sicherheit bei einem - nach Umsetzung des Zielentwurfes – erhöhten Flugverkehrsaufkommens insbesondere bei An- und Abflügen über dem Main-Taunus-Kreis wurde nicht ausreichend Rechnung getragen:
Auf die Diskussion im Zusammenhang mit der Seveso II-Richtlinie der EU und dem (eingerrichteten und ausgeübten) Betrieb der Fa. Ticona wird verwiesen.
Eine ausreichende Betrachtung des ggfs. steigenden Risikos durch vermehrte Überflüge des Tanklagers in Flörsheim hat nicht stattgefunden.

V. Naturschutzfachliche Gesichtspunkte:

Auch aus Sicht des Naturschutzes bestehen Zweifel an der Rechtmäßigkeit der vorgesehenen LEP-Änderung:

1. Ein Großteil der ausgewiesenen Fläche ist Schutzgebiet nach der FFH-Richtlinie. Es ist deshalb höchst zweifelhaft, ob in diesem Bereich ein Vorrang für die Nutzung „Erwei-

terung Flughafen“ eingeräumt werden kann, durch die andere Nutzungen, also auch die als Gebiete für Natur und Landschaft, ausgeschlossen werden.

2. Weiterhin ist es unseres Erachtens nicht zulässig, das „Vorranggebiet“ nur auf die Nordwestvariante zu erstrecken. In der landesplanerischen Beurteilung vom 10.06.2002, an der sich die UVP stark orientiert, waren sowohl die Nordwest- als auch die Nordostvariante als vereinbar mit den Erfordernissen der Regionalplanung angesehen worden. Eine Festlegung im LEP auf die Nordwestvariante stellt keine Festlegung im Sinne der Raumordnung nach § 7 HLPG dar. Sie würde zudem – wie bereits dargelegt - zu einer unzulässigen Vorwegnahme des Ergebnisses des Planfeststellungsverfahrens führen.
3. Es lässt sich nicht nachvollziehen, warum die Störfallgesichtspunkte nicht in die Gesamtbewertung der Umweltauswirkungen einbezogen wurden. Die Aussage, es lasse sich kein eindeutiger Vorrang einer Variante ausmachen, widerspricht den in den vorausgegangenen Seiten getroffenen Feststellungen, dass die Nordwestvariante bei zwei der drei Faktoren (Störfälle und Beschäftigte) am ungünstigsten abschneidet. Es ist nicht erkennbar, dass diese Gesichtspunkte in der planerischen Abwägung hinreichend berücksichtigt wurden.
4. Positiv ist zu vermerken, dass zur Bewertung der Fluglärmwirkungen in der Umweltverträglichkeitsprüfung die Verteilung nach 100:100 Betriebsrichtungsaufteilung berücksichtigt wurde. Wir gehen davon aus, dass diese Bewertung auch im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gefordert wird. Es lässt sich allerdings nicht nachvollziehen, warum die Nordwestvariante bei dem zentralen Umweltaspekt „Mensch – Wohn- und Wohnumfeldfunktion die geringsten Auswirkungen haben soll, obwohl aus der Tabelle G-12 hervorgeht, dass diese Variante die größte Anzahl an Fluglärmbeeinträchtigten ausweist und der Zuwachs an Personen, die starke Verlärmung zu ertragen haben, erheblich über denen bei den anderen Varianten liegt.
5. Wir weisen wiederholt darauf hin, dass es unseres Erachtens nicht ausreichend ist, für die Untersuchungen der Auswirkungen des Fluglärms auf den Menschen die für 2015 prognostizierten 656.000 Flugbewegungen und damit die auf Grundlage dieser Annahme prognostizierten Flugrouten zugrunde zu legen. Da die Änderung der Flugrouten keines gesonderten Genehmigungsverfahrens bedarf, müssen Lärmbelästigungen durch mögliche geänderte Flugrouten gutachterlich untersucht und bewertet werden. Andernfalls müsste die maximale Anzahl der Flugbewegungen und die darauf fußenden Flugrouten im Planfeststellungsbescheid verbindlich festgeschrieben werden.
6. Für uns ist unverständlich, warum ein Siedlungsstrukturkonzept erstellt werden soll. In Nr. 5-2-2 des Regionalplans sind klare Vorgaben für die Bauleitplanung im Umfeld des Flughafens Frankfurt am Main enthalten. Ein darüber hinausgehendes Siedlungsstrukturkonzept ist nicht erforderlich und würde zudem massiv in die Planungshoheit der Kommunen eingreifen.

VI. Wasserrechtliche Gesichtspunkte:

Von dem Änderungsentwurf ist das Wasserwerk Hattersheim betroffen. In der Bestandsbewertung wird den Trinkwassergewinnungsanlagen eine hohe Bedeutung beigemessen.

Seite 6 zum Schreiben vom 21.09.2005

Im Umweltbericht zum LEP-Entwurf wurde als Bewertung für die Auswirkungsprognose die Wertstufe B („Bereich deutlicher Umweltauswirkungen“) angegeben.

Es besteht die potenzielle Gefahr einer Beeinträchtigung der Grundwasserqualität durch Schadstoffeinträge, sowie bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen.

In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, dass es sich bei dem Wasserwerk Hattersheim um eine der bedeutendsten Trinkwassergewinnungsanlagen handelt.

Die wasserrechtlich erlaubte Entnahmemenge beträgt 16 Millionen m³/a.

Für das Wasserwerk ist auf der Grundlage des § 19 Wasserhaushaltsgesetz in Verbindung mit § 33 Hessisches Wassergesetz ein Trinkwasserschutzgebiet ausgewiesen worden.

Die Verordnung zum Schutz der Trinkwassergewinnungsanlagen Pumpwerk Hattersheim I u. II wurde am 05.03.1978 im Staatsanzeiger Nr. 33, S.1605, veröffentlicht.

Aufgrund dieser Verordnung sind in der Zone III gem. § 3 Abs.1 Buchstabe r verboten:

„Start-, Lande- und Sicherheitsflächen sowie Anflugsektoren und Notabwurfplätze des Luftverkehrs“

Gegen den Landesentwicklungsplan Hessen 2000 bestehen daher seitens der unteren Wasserbehörde erhebliche Bedenken.

VII. Spezielle planungsrechtliche Gesichtspunkte:

Mit dem geänderten Landesentwicklungsplan sollen die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens landesplanerisch verfestigt werden. Hierbei wird zwar tiefer und umfassender bei der Gegenüberstellung der verschiedenen Ausbaumöglichkeiten einschließlich der so genannten Nullvariante argumentiert. Gleichwohl muss es bei der grundlegenden Kritik der ausgewählten Ausbauvariante Nord-West bleiben.

Es fällt auf, dass insbesondere auch mit Vorgaben des Bundes, bezogen auf die Ausbauerforderlichkeit, gearbeitet wird, siehe Abschnitt IV 3.1 Bedarf/verkehrlicher Bedarf.

Die entscheidende Wirkung des geänderten Landesentwicklungsplanes für den Bereich der Siedlungsplanung der hiervon betroffenen kreisangehörigen Gemeinden resultiert aus Planziffer 4.1.2 des Landesentwicklungsplanes 2000, wonach die Bestimmungen zum Siedlungsbeschränkungsbereich als Anforderung an die Siedlungsstruktur Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung durch die Regionalplanung zu beachten sind.

Das Änderungsverfahren zum Landesentwicklungsplan gleicht Defizite des Raumordnungsverfahrens aus, siehe zum Beispiel Abschnitt IV 7.2.1 Ergebnis des Raumordnungsverfahrens.

Die im Raumordnungsverfahren offen gebliebene Prüfung und Bewertung der Sicherheitsbelange wird nunmehr im Rahmen der Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 nachgeholt. Es stellt sich die Frage, inwieweit dieses mit dem Raumordnungsverfahren nicht vergleichbare Verfahren ausreicht, um diese Defizite auszugleichen.

Schwerpunkt der Betrachtung aus Planungssicht sind die sich aus dem Flughafen ausbau ergebenden Siedlungsbeschränkungsbereiche. In Abschnitt IV 7.2.2 -Siedlungsstruktur Wohnen - wird auf Seite 30 im 3. Absatz ausgeführt, dass es zum einen entsprechender Entscheidungen der Regionalversammlung Südhessen im Zuge der Neuaufstellung des Regio-

Seite 7 zum Schreiben vom 21.09.2005

nalplanes Südhessen bedürfe und zum anderen nach den Bestimmungen des Hessischen Landesplanungsgesetzes eine Abweichung von den Festlegungen des Regionalplanes zulässig sei.

Heißt das, dass entgegen der LEP-Festlegung „Siedlungsbeschränkung“ eine Siedlung trotzdem zulässig ist und wenn ja, unter welchen Voraussetzungen?

Es entsteht der Eindruck, als wäre hier Spielraum gegeben, allerdings bleiben die betroffenen Gemeinden den regionalplanerischen Entscheidungen gegenüber ausgeliefert.

Bei einem Flughafenausbau - Variante Nord-West - würden sämtliche der Stadt Flörsheim im Regionalplan zur Verfügung gestellten Siedlungszuwachsflächen - 23 ha - in den Siedlungsbeschränkungsbereich - 60 dB(A) - fallen.

Die Folgewirkungen für die kreisangehörige Stadt Flörsheim werden im entsprechenden Kapitel beschrieben.

Zitat: „Das Mittelzentrum Flörsheim kann ebenso wie die Unterzentren Bischofsheim etc. diese Funktion (gemeint ist die den Mittelzentren laut Regionalplan Südhessen zugewiesene Funktion als Standorte für eine über die Eigenentwicklung hinaus gehende Wohnsiedlungsflächenentwicklung) nicht mehr erfüllen“.

Diese Wirkung wäre für Flörsheim auch bei der Variante Nord-Ost festzustellen. Betroffen wäre bei der Variante Nord-Ost auch Hochheim mit 34 ha.

Die Betrachtung bei Variante Süd fällt für den Main-Taunus-Kreis hierbei wie folgt aus:

Flörsheim im Vergleich mit den Varianten Nord-Ost und Nord-West unverändert. 100 % der Siedlungszuwachsflächen wären betroffen. Ebenso bei Hochheim wären 100 % der Siedlungszuwachsflächen - 34 ha - betroffen.

Auch bei Anwendung einer 62 dB(A) Isophone gemäß Landesentwicklungsplan 2000 sind die betroffenen Siedlungsbereiche erheblich. Für Flörsheim stellt sich überhaupt keine Veränderung ein. Auch bei der 62 dB(A)-Linie bleiben die gesamten 23 ha Siedlungsbereichszuwachs betroffen. Bei Hochheim sind es bei der Nord-Ost-Variante 23 ha und bei der Süd-Variante 1 ha.

Anhand der Bewertung hinsichtlich des Wohnbauflächenbedarfs im Planungsfall auf Seite 37 ist hervorzuheben, dass bei Realisierung jede der drei Varianten eine Anzahl höherrangiger zentraler Orte, die ihnen zugedachte Funktion als Standorte für eine über die Eigenentwicklung hinaus gehende Wohnsiedlungsflächenentwicklung nicht mehr oder nur noch begrenzt erfüllen kann. Andererseits sei damit zu rechnen, dass andere, insbesondere flughafenfernere zentrale Orte, beispielsweise als Wohnstandort, von der Erweiterung des Flughafens profitieren werden.

Das heißt, der Raum Flörsheim/Hochheim, der bislang nach dem Flächennutzungsplan gemeinsam mit Hattersheim Schwerpunkt der Siedlungserweiterungsflächen im Main-Taunus-Kreis war, wird als potentieller Ansiedlungsstandort für Wohnbauflächen ausscheiden und den Siedlungsdruck auf andere Gemeinden im Main-Taunus-Kreis und darüber hinaus erhöhen.

Zitat Seite 37, 4. Absatz: „Darüber hinaus ist, wie dargelegt, bei Realisierung jeder der drei Varianten davon auszugehen, dass eine Anzahl höherrangiger zentraler Orte die ihnen zugedachte Funktion als Standorte für eine über die Eigenentwicklung hinaus gehende Wohnsiedlungsflächenentwicklung nicht mehr oder nur noch begrenzt erfüllen können. Andererseits

Seite 8 zum Schreiben vom 21.09.2005

ist damit zu rechnen, dass andere, insbesondere flughafenfernere zentrale Orte, beispielsweise als Wohnstandort, von der Erweiterung des Flughafens profitieren werden“.

Der nachfolgende Hinweis auf ein zu erstellendes Siedlungsstrukturkonzept, der einen regionalen Ausgleich zwischen den vom Siedlungsbeschränkungsbereich berührten und den vom Siedlungsbeschränkungsbereich nicht berührten Kommunen erzielen soll, ist für die Belange der betroffenen Gemeinden wenig hilfreich.

Wenn im gleichen Kontext erwähnt wird, dass im Rahmen der Neuaufstellung des Regionalplanes Südhessen 2000 ein Siedlungsstrukturkonzept zu entwickeln sei, das vorrangig die Konkretisierung der Siedlungsflächen entlang überörtlicher Nahverkehrs- und Siedlungsachsen vorsieht, so wirkt dies im Hinblick auf die bestehende Situation im Raum Flörsheim/Hochheim skurril.

Stichwort Hindernisbegrenzungsfläche Bereich Ticona/Infraserv.

Es liegen Aufbauten im Hindernisbegrenzungsbereich, die nach Gutachten als „tolerabel“ dargestellt werden und es müssten bei der geplanten Landebahn Nord-West ausschließlich Präzisionsflüge durchgeführt werden.

Damit wird die Gefährdung nochmals verdeutlicht.

Seite 42, 1. Absatz:

Vorbehalt bezüglich Hindernisfreiheit, Prüfung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Auch hier wird auf Folgeverfahren (Ausnahmeverfahren) verwiesen. Es handelt sich somit um eine landesplanerische Aussage mit Vorbehalt.

Seite 42, Abschnitt Wirtschaft, 2. Absatz:

Große offene Frage der Risikoeinschätzung durch Flugzeugabsturz. Auch hier Zitat: „Die landesplanerische Beurteilung weist allerdings darauf hin, dass die Variante Nord-West unter dem Gesichtspunkt Gewerbeflächenpotential und Arbeitplatzeffekte neu zu bewerten wäre, wenn sich mit fortschreitender Planungstiefe herausstellen sollte, dass zur Einhaltung der Anforderungen an die Anlagensicherheit der Firma Ticona und Infraserv die Anlagen verlegt müssten. Nach aktuellem Kenntnisstand ist davon auszugehen, dass die Realisierung der Variante Nord-West im Hinblick auf das Risiko durch einen Flugzeugabsturz kein Einfluss darauf hat, ob der Standort Ticona und das Shell-Tanklager aufrecht erhalten werden können“.

Seite 46, letzter Absatz, Walderhaltung:

Alle Varianten stehen Erfordernisse der Raumordnung des Regionalplanes Südhessen 2000 zum Wald entgegen. Um die Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung herzustellen, ist eine Änderung des Zieles Waldbereichbestand erforderlich.

Das heißt, dass ein der Flughafenerweiterung entgegenstehendes landesplanerisches Ziel durch Änderung des Ziels aus dem Weg geräumt wird.

Fazit:

Mit dem Entwurf des Landesentwicklungsplanes 2000, Änderung betreffend Flughafenausbau, werden die Ergebnisse des Raumordnungsverfahrens aufgegriffen und einer vertiefenden Betrachtung unterzogen ohne diese Ergebnisse in Frage zu stellen.

Bezüglich der bauleitplanerischen Wirkung verbleibt es bei unseren Bedenken, die bereits im Raumordnungsverfahren und Planfeststellungsverfahren vorgebracht wurden.

Die Siedlungsbeschränkung im Falle der Realisierung der Variante Nord-West würde dazu führen, dass Flörsheim keinerlei Siedlungserweiterungsfläche erhalten bleibt. Die durch die Flächennutzungsplanung und bisherige Regionalplanung mittel- und langfristig vorgesehene Siedlungserweiterung in Flörsheim stellt die organische und städtebaulich abgerundete Fortentwicklung der Ausweisungen der letzten Jahre und Jahrzehnte dar. Die Flächen westlich der Wickerer Straße stehen in enger räumlicher Verbindung zu den neu ausgewiesenen und weitgehend realisierten Bauflächen Flörsheim-Nord.

Ein Verweis auf die Möglichkeiten der Siedlungserweiterung in anderen Räumen hilft hierbei überhaupt nicht weiter. Dem Siedlungsraum Flörsheim / Hochheim würde bei einer Realisierung des geplanten Flughafenausbaus, insbesondere bei der Variante Nordwest jede Entwicklungsmöglichkeit genommen.

Dies stellt einen starken unzumutbaren Eingriff in die gesetzlich verbriefte Planungshoheit der Gemeinde dar.

VIII. Spezielle Gesichtspunkte des Gesundheitsschutzes:

1. (Künftige) Wohngebiete sollen wegen des Lärmschutzes nur in ausreichendem Abstand zu den vom Betreiber geplanten Flugrouten ausgewiesen werden.
Diese Forderung ist nicht umsetzbar bzw. erscheint unrealistisch, da eine Flugrouten-Änderung – jederzeit, s.o. – auch nach der Planfeststellung des Ausbaivorhabens zulässig und eben nicht unwahrscheinlich ist.

Dem Präventionsgedanken – Vermeidung von Lärmeinwirkungen zwecks Ausschluss von Gefahren für die Gesundheit – kann daher nicht Rechnung getragen werden.

2. Bei der Variantenbewertung wird in Kap. IV. 7.2.6 (4. Absatz) ausgeführt, dass unter Störfallgesichtspunkten und Betrachtung des externen Risikos von Flugzeugabstürzen insgesamt kein eindeutiger Vorrang für eine der drei vorgeschlagenen Varianten abgeleitet werden kann.

Diese Aussage ist nicht nachvollziehbar, da wegen der westlich benachbarten Industriebetriebe TICONA bzw. Caltex-Tanklager die Variante NW verglichen mit den anderen Varianten ein erheblich höheres Risiko trägt.

Damit ist mit hinreichender Sicherheit zu befürchten, dass im Havariefall die Bevölkerung des Main-Taunus-Kreises in der näheren und weiteren Nachbarschaft der genannten Betriebe durch gesundheitsgefährdende Stoffe beeinträchtigt werden kann.

Aufgrund der vorstehenden Darlegungen kann diesem Entwurf der Änderungsverordnung zum Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 nicht zugestimmt werden.