



BÜNDNIS DER BÜRGERINITIATIVEN

KEIN FLUGHAFENAUSBAU - FÜR EIN NACHTFLUGVERBOT



Über 80 Initiativen im Rhein-Main-Gebiet

04. Juli 2017

Pressemitteilung

Dritte Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000

Hessische Landesregierung legt unzureichendes Konzept vor

Die Hessische Landesregierung hat den Entwurf für die 3. Änderung des Landesentwicklungsplans (LEP) Hessen 2000 vorgelegt. Der LEP bestimmt die Regionalplanung bis auf die Ebene der kommunalen Planung hessischer Städte und Gemeinden. Der Entwurf liegt noch bis zum 17.07.2017 aus und bis zum Monatsende besteht die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Das BBI Bündnis der Bürgerinitiativen hat zu den flughafenspezifischen Passagen Stellung genommen. Wesentliche Kritikpunkte sind:

Die **Bedeutung des Frankfurter Flughafens wird maßlos überzeichnet**. Aufgabe des Frankfurter Flughafens muss die Befriedigung der geschäftlichen und touristischen Reisebedürfnisse der Region sein. In der Begründung führt die Landesregierung einen „liberalisierten“ Luftverkehr an. Gemeint ist wohl eher die Zunahme der verantwortungs- und rücksichtslosen Billigfliegerei. Die Änderung der Fraport-Geschäftspolitik ist als unerwünscht abzulehnen und darf nicht durch den LEP sanktioniert werden.

Die zum Schutz der Bevölkerung eingerichteten **Siedlungsbeschränkungsgebiete sollen verkleinert werden**, d.h. mehr Menschen als bisher dürfen der Fluglärmbelastung ausgesetzt werden. Angesichts der alarmierenden Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung auf die Gesundheit der Bevölkerung ist eine Ausweitung – und nicht eine Reduzierung – der Siedlungsbeschränkungen geboten. „Wir verkennen nicht den Siedlungsdruck im Rhein-Main-Gebiet, jedoch würde eine Begrenzung der Flugbewegungen auf jährlich 380.000 ebenso zur angestrebten Verkleinerung der Beschränkungsgebiete führen und für mehr Menschen ein weniger belastetes Siedlungsgebiet schaffen.“ so Thomas Scheffler, Sprecher des BBI Bündnis der Bürgerinitiativen.

Im LEP soll das sogenannte **Lärmobergrenzen-Modell des Wirtschaftsministeriums** verankert werden. „Das schon jetzt zu hohe Lärmniveau wird noch steigen, nur unzureichend begrenzt auf einen Wert unterhalb der im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Größenordnung. Das Modell bedeutet bestenfalls eine Begrenzung der verlärmten Fläche in der Zukunft, ist jedoch kein Konzept zur Lärminderung. Den Menschen im Rhein-Main-Ballungsraum wird mit diesem Modell nicht geholfen.“ so Thomas Scheffler.

„Insgesamt ein sehr unbefriedigender Entwurf, der auch in den betroffenen Kommunen sehr kritisch gesehen wird. Es besteht ein erheblicher Bedarf an Nachbesserungen.“ so Thomas Scheffler abschließend.

Das „Bündnis der Bürgerinitiativen - Kein Flughafen ausbau - Für ein Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr“, kurz: BBI, ist ein Zusammenschluss von mehr als 80 Initiativen. Das Bündnis streitet für die Wiedergewinnung und den Erhalt der Lebensqualität der Menschen im Rhein-Main-Gebiet. Es setzt sich für die Schaffung einer lebenswerten Region ein und fordert den Schutz der Menschen vor den schädlichen Auswirkungen des Luftverkehrs und erklärt sich solidarisch mit allen von Verkehrslärm betroffenen Menschen. Das Bündnis fordert einen verantwortungsvollen Umgang mit der Mobilität. Die gemeinsamen Ziele sind:

- Verhinderung des Ausbaus des Frankfurter Flughafens und anderer Flughäfen in der Region.
- Schaffung von nächtlicher Ruhe durch ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr.
- Schaffung von rechtlich einklagbaren Grenzen der Belastung für die Bürgerinnen und Bürger.
- Verursachergerechte Zuordnung von Kosten auf die Luftverkehrsindustrie; Stopp der Subventionen.
- Verringerung der Flugbewegungen auf maximal 380.000 pro Jahr und Reduzierung der bestehenden Belastungen durch Fluglärm, Luftverschmutzung und Bodenverbrauch durch Flugverkehr im Rhein-Main-Gebiet.
- Stilllegung der Landebahn Nordwest.

Kontakt:

Thomas Scheffler, Bündnissprecher,
scheffler@flughafen-bi.de
Telefon 06145 502150

Anlage: BBI-Stellungnahme vom 03.07.2017



BÜNDNIS DER BÜRGERINITIATIVEN

KEIN FLUGHAFENAUSBAU - FÜR EIN NACHTFLUGVERBOT



Über 80 Initiativen im Rhein-Main-Gebiet

BBI – Windthorststr. 3 – 65439 Flörsheim am Main

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung
Abteilung I
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

Windthorststraße 3
65439 Flörsheim am Main

Sprechergremium

03. Juli 2017

Stellungnahme des BBI Bündnis der Bürgerinitiativen zum Plantext zur Dritten Änderung des LEP Hessen 2000

Sehr geehrte Damen und Herren,

das BBI Bündnis der Bürgerinitiativen nimmt zu dem Änderungsentwurf wie folgt Stellung:

Plantext Dritte Änderung LEP Hessen 2000	Stellungnahme BBI
<p>3.3-4 (Z) In der Umgebung des Flughafens Frankfurt Main ist zum Schutz gegen Fluglärm im Regionalplan ein Siedlungsbeschränkungsgebiet festzulegen, in dem aus Vorsorge zum Schutz vor Fluglärm eine Bebauung im Sinne einer Besiedlung zu Wohnzwecken nicht zulässig ist. Bauflächen in geltenden Bebauungsplänen und innerhalb des Siedlungsbestandes bleiben von dieser Regelung unberührt. Die äußere Begrenzung des Siedlungsbeschränkungsgebietes für den Flughafen Frankfurt Main ergibt sich aus der Umhüllenden der energieäquivalenten Isophonenlinie unter Annahme von LAeq Tag 55 dB(A) und LAeq Nacht 50 dB(A), berechnet auf Basis von 701.000 Bewegungen pro Jahr; berechnet nach den „Flughafen-Fluglärm-Hinweisen“ (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI), 2011)</p>	<p>Die neuen Grenzwerte bedeuten, dass größere Flächen als bisher und deren Bevölkerung der Fluglärmbelastung ausgesetzt werden dürfen. Angesichts der alarmierenden Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung auf die Gesundheit der Bevölkerung ist eine Ausweitung – und nicht eine Reduzierung – der Siedlungsbeschränkungen geboten.</p> <p>701.000 jährliche Flugbewegungen sind ohnehin keine geeignete Bemessungsgrundlage. Das Bündnis fordert eine Begrenzung der Flugbewegungen auf 380.000 pro Jahr. Diese geringere Zahl an Flugbewegungen würde zur angestrebten Verkleinerung der Siedlungsbeschränkungsgebiete führen und für mehr Menschen ein weniger belastetes Siedlungsgebiet schaffen.</p>
<p>5.1.6-1 (G) Der Stellenwert des Flughafens Frankfurt Main als Flughafen von herausgehobener internationaler Bedeutung mit flexiblem Zugang zu den europäischen und weltweiten Märkten soll erhalten werden.</p>	<p>Aufgabe des Frankfurter Flughafens muss die Befriedigung der geschäftlichen und touristischen Reisebedürfnisse der Region sein. Angesichts der raumunverträglichen Lage des Flughafens darf eine „herausgehobene internationale Bedeutung“ kein Ziel sein.</p>

Plantext Dritte Änderung LEP Hessen 2000	Stellungnahme BBI
<p>5.1.6-2 (Z) Der Flughafen Frankfurt Main ist in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu stärken. Er soll weiterhin den zu erwartenden Entwicklungen gerecht werden und seine Funktion als bedeutende Drehscheibe im internationalen Luftverkehr sowie als wesentliche Infrastruktureinrichtung für die Rhein-Main-Region erfüllen.</p>	<p>In der Begründung führt die Landesregierung einen „liberaliserten“ Luftverkehr an. Gemeint ist wohl eher die Zunahme der verantwortungs- und rücksichtslosen Billigfliegerei. Die Änderung der Fraport-Geschäftspolitik ist als unerwünscht abzulehnen und darf nicht durch den LEP sanktioniert werden.</p>
<p>5.1.6-3 (Z) Die Rücksichtnahme auf die Nachtruhe der Bevölkerung, insbesondere in den Kernstunden der Nacht, ist für den Betrieb des Flughafens Frankfurt Main von herausragender Bedeutung.</p>	<p>Mit dieser Formulierung fällt die Hessische Landesregierung hinter den im November 2015 gemeinsam mit den Ländern Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg in den Bundesrat eingebrachten Änderungsentwurf zu § 29b Absatz 2 LuftVG zurück. Dort heißt es „Auf die Nachtruhe ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.“ Malu Dreyer, R-P-Ministerpräsidentin, führte dazu aus: „In lärmsensiblen Zeiten – wie am frühen Morgen und am späten Abend – muss der Lärmschutz Vorrang haben.“</p> <p>An die Stelle der vorgeschlagenen wachweichen und unverbindlichen Formulierung muss ein eindeutiges Bekenntnis zu den bestehenden Nachtflugbeschränkungen und zur Ausweitungen dieser Beschränkungen in die Nachtrandstunden treten, letztlich mit dem Ziel eines Nachtflugverbots von 22 bis 6 Uhr.</p>
<p>5.1.6-4 (G) Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm soll im Umfeld des Flughafens Frankfurt Main die Ausdehnung der erheblich von Fluglärm betroffenen Fläche begrenzt werden. Sie soll gegenüber dem aktuellen Niveau nicht mehr wesentlich anwachsen.</p>	<p>Mit dieser Formulierung soll das Lärmobergrenzenkonzept der Landesregierung im LEP verankert werden. Das BBI Bündnis der Bürgerinitiativen hat dazu bereits mit folgendem Fazit Stellung genommen:</p> <p>Statt „Es muss leiser werden.“ heißt es jetzt nur noch „Es darf weniger lauter werden.“ oder anders ausgedrückt: „Lauter ist das neue leiser.“</p> <p><i>Das schon jetzt zu hohe Lärmniveau wird noch steigen, nur unzureichend begrenzt auf einen Wert unterhalb der im Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Größenordnung. Das Modell bedeutet bestenfalls eine Begrenzung des Lärmwachstums, ist jedoch kein Konzept zur Lärm-minderung.</i></p> <p>Den Menschen im Rhein-Main-Ballungsraum wird mit diesem Modell nicht geholfen.</p>
<p>5.1.6-5 (Z) In einem Lärmminimierungsplan sind jeweils alle fünf Jahre auf Grundlage der tatsächlichen Lärmentwicklung mögliche Maßnahmen für Reduktionspotenziale sowie eine Prognose zur Ausdehnung der unter 5.1.6-4 benannten Fläche darzustellen.</p>	<p>Eine <i>Darstellung</i> von Reduktionspotenzialen ist nicht ausreichend. Es fehlen Aussagen zur Umsetzung erkannter Potenziale, wie z.B. Zuständigkeiten, Zeitrahmen und Kontroll- sowie Sanktionsmechanismen.</p> <p>Der Lärmminimierungsplan muss Ziele formulieren und eine jährliche Lärmreduktion um mindestens 0,4 dB(A) vorgeben.</p>

Plantext Dritte Änderung LEP Hessen 2000	Stellungnahme BBI
<p>5.1.6-6 (G) Die bestehende Anbindung des Flughafens Frankfurt Main an den Schienenfern- und -regionalverkehr soll perspektivisch noch weiter verbessert und ausgebaut werden, um die Verlagerung von Kurzstrecken- und Zubringerflügen auf die Schiene für Passagiere attraktiv zu gestalten und so eine zunehmend intermodale Verkehrsmittelwahl ermöglichen zu können.</p>	<p>Der BUND hat bereits 2014 in einer Studie nachgewiesen, dass jährlich 28.000 Kurzstreckenflüge mit drei Millionen Passagieren kurzfristig auf die Bahn verlagert werden können. Das gesamte Verlagerungspotenzial liegt sogar bei 100.000 Flugbewegungen mit 9,5 Mio Passagieren. Eine unverzügliche Realisierung dieser Potenziale ist in den LEP aufzunehmen.</p> <p>Durch Verlagerungen frei werdende Kapazitäten dürfen nicht für den Mittel- und Langstreckenverkehr genutzt werden.</p>
<p>5.1.6-7 (G) Die ÖPNV-Anbindung des südlichen Flughafenbereiches soll bedarfsgerecht entwickelt und verbessert werden. Die Anbindung des Terminal 3 an die Riedbahn soll durch die Regionalplanung konkretisiert und regionalplanerisch gesichert werden.</p>	<p>Der Bau des Terminal 3 wird vom Bündnis abgelehnt. Eine Stellungnahme erübrigt sich deshalb.</p>
<p>4.2.3-6 (G) In Gebieten, in denen die gesetzlichen Anforderungen an die Luftqualität eingehalten werden, soll dieser Zustand möglichst erhalten bleiben. In den Gebieten und Ballungsräumen, in denen die Immissionsgrenzwerte oder Zielwerte der 39. BImSchV überschritten sind, ist auf die Verbesserung der Luftqualität hinzuwirken. Die hierfür aufgestellten Luftreinhaltepläne, die Pläne für kurzfristig zu ergreifende Maßnahmen bzw. die Aktionspläne sowie ggf. einzurichtende Umweltzonen sind bei allen Planungen zu berücksichtigen.</p> <p>4.2.3-7 (G) Gebiete für Industrie- und Gewerbe sollen so festgelegt werden, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete vermieden werden. Sondergebiete, beispielsweise für Kuranlagen, Kliniken und Schulen sollen nicht unmittelbar angrenzend an Gebiete ausgewiesen werden, von denen Belästigungen durch luftverunreinigende Stoffe aus vorhandenen oder geplanten Industrie-, Gewerbe- und Verkehrsanlagen ausgehen können.</p>	<p>Die Zielwerte der 39. BImSchV berücksichtigen nur Feinstaubbelastungen bis zur Größenordnung von PM10.</p> <p>Ultrafeinstaub in der Größenordnung < 0,1 Mikrometer wird nicht erfasst, obwohl gerade diese Partikel besonders gesundheitsgefährdend sind. Sie sind in der Lage, die Luft/Blut-Schranke in der Lunge zu überwinden, in Körperzellen einzudringen und Erbinformationen zu verändern.</p> <p>Die vom Bündnis geforderte Überarbeitung der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung fällt zwar in die Zuständigkeit des Bundes, dennoch sollten bereits jetzt im LEP Vorkehrungen getroffen werden, die Bevölkerung vor diesen krebserregenden Substanzen zu schützen. Nur dann ist das in der Begründungen der Landesregierung genannte Ziel „<i>Der Entstehung von Luftverunreinigungen (sowohl gas- als auch partikelförmig) ist weiterhin verstärkt zu begegnen.</i>“ glaubhaft.</p>

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Scheffler im Namen des BBI-Sprechergremiums