



BÜNDNIS DER BÜRGERINITIATIVEN KEIN FLUGHAFENAUSBAU - FÜR EIN NACHTFLUGVERBOT



Über 80 Initiativen im Rhein-Main-Gebiet

BBI – Windthorststr. 3 – 65439 Flörsheim am Main

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung
Schlossplatz 1
65183 Wiesbaden

Windthorststraße 3
65439 Flörsheim am Main
scheffler@flughafen-bi.de

Sprechergremium

8. Mai 2018

Stellungnahme des BBI Bündnis der Bürgerinitiativen zur Anhörung: Dritte Änderung des LEP Hessen 2000 gemäß Beschluss der Landesregierung vom 12. März 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

das BBI Bündnis der Bürgerinitiativen nimmt zu den Änderungen wie folgt Stellung:

Dritte Änderung LEP Hessen 2000 (LReg 12.03.2018)	Stellungnahme BBI
<p>3.3-1 (G) ... Einer Zunahme des Lärms ist so weit wie möglich entgegenzuwirken. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen.</p>	<p>Lärm ist gesundheitsschädigend und ist generell zu vermeiden. Es reicht nicht aus, einer Lärmzunahme entgegenzuwirken. Lärm muss reduziert werden.</p> <p>Der Begriff ‚Nachtruhe‘ muss auf die gesetzliche Nacht von 22 bis 6 Uhr bezogen werden.</p>
<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>Siedlungsbeschränkungen sind kein geeignetes Mittel des Lärmschutzes. Vielmehr muss die Größe des Flughafens beschränkt werden.</p> <p>Maximal 380.000 jährliche Flugbewegungen würden zur Verkleinerung der Siedlungsbeschränkungsgebiete führen und für mehr Menschen weniger belastete Gebiete schaffen. Angesichts der alarmierenden Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung muss die Gesundheit der Bevölkerung absoluten Vorrang vor einem Wachstum des Flughafens haben.</p> <p>Bei Siedlungsbeschränkungen sind nicht nur Flächen zu betrachten. Die Zahl der dort wohnenden Menschen ist zu berücksichtigen.</p> <p>Es fehlen Schutzziele für die bereits jetzt oder künftig in den Beschränkungsgebieten Wohnenden (keine weitere Steigerung und künftig Reduzierung der Lärmbelastungen).</p>

Dritte Änderung LEP Hessen 2000 (LReg 12.03.2018)	Stellungnahme BBI
<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>5.1.6-2 (G) Der Flughafen Frankfurt Main ist in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu sichern. Er soll weiterhin den zu erwartenden Entwicklungen gerecht werden und seine Funktion als bedeutende Drehscheibe im internationalen Luftverkehr sowie als wesentliche Infrastruktureinrichtung für die Rhein-Main-Region erfüllen.</p>	<p>Aufgabe des Frankfurter Flughafens muss es ein, den geschäftlichen und touristischen Reisebedarf der Region abzudecken. Angesichts der raumunverträglichen Lage des Flughafens darf eine ‚herausgehobene internationale Bedeutung‘ kein Grundsatz des LEP sein.</p> <p>Die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit darf ebenfalls kein Grundsatz sein. Der Luftverkehr ist einer der Hauptverursacher der Veränderungen des Weltklimas. Deutschland hat das Pariser Klimaschutzabkommen ratifiziert und ist verpflichtet, alle Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen zu ergreifen. Der Luftverkehr böte einen wirksamen Hebel zur Erreichung der Klimaschutzziele. Jedes weitere Wachstum widerspricht den internationalen Verpflichtungen Deutschlands.</p> <p>In der Begründung führt die Landesregierung einen ‚liberaliserten‘ Luftverkehr an. Gemeint ist wohl eher die Zunahme der verantwortungs- und rücksichtslosen Billigfliegerei. Die Billigfliegerei ist abzulehnen und darf nicht durch den LEP legitimiert werden.</p>
<p>5.1.6-3 (G) Die Rücksichtnahme auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist entsprechend den Differenzierungen der Rechtsprechung in den Kernstunden der Nacht von herausragender und in den Randstunden der Nacht von besonderer Bedeutung für den Flughafen Frankfurt Main. Der mit der 1. Änderung des LEP Hessen 2000 - Erweiterung Flughafen Frankfurt Main - im Jahr 2007 eingeführte Grundsatz III.1 G bleibt unberührt.</p>	<p>Es fehlt die begriffliche Bestimmung von ‚Kernstunden‘ und ‚Randstunden‘. Der Verweis auf die Rechtsprechung ist nicht hilfreich, da dort unterschiedliche Definitionen vorgefunden werden. Kernstunden am Frankfurter Flughafen sind die Stunden von 23 bis 05 Uhr. Randstunden die Stunden von 22 bis 23 und 05 bis 06 Uhr. Das Bundesverwaltungsgericht hat für die Randstunden ein abendliches Abschwellen und morgendliches Anschwellen der Zahl der Flugbewegungen (und damit der Lärmbelastung) gefordert. Aktuell zunehmende verspätete Flugbewegungen nach 23 Uhr zeigen, wie wichtig eindeutige Regelungen sind, um Sanktionen durchzusetzen.</p> <p>Mit der vorgesehenen 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>Es muss ein eindeutiges Bekenntnis zu dem bestehenden Nachtflugverbot und zur Ausweitung dieses Verbots in die Nachtrandstunden - letztlich mit dem Ziel eines absoluten Nachtflugverbots von 22 bis 6 Uhr - im LEP hinterlegt werden.</p>

Dritte Änderung LEP Hessen 2000 (LReg 12.03.2018)	Stellungnahme BBI
<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>Die Forderungen des Anti-Lärm-Pakets der Mediation werden - entgegen der Behauptung in der Begründung - mit dieser Vereinbarung nicht umgesetzt. Dem Konzept fehlt die Verbindlichkeit, es ist nicht lokal ausgerichtet und lässt statt einer Lärm-minderung und Lärmvermeidung eine weitere Steigerung der Lärmbelastung zu.</p> <p>Die Aufnahme in den LEP ist ein untauglicher Versuch, dem Lärmobergrenzenkonzept der Landesregierung den Anschein einer Rechtsgrundlage zu geben.</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 erkannt-er 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>
<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 Mio Passagieren kurzfristig auf die Bahn verlagert werden können. Das gesamte Verlagerungspotenzial liegt sogar bei 100.000 Flugbewegungen mit 9,5 Mio Passagieren.</p> <p>Eine unverzügliche Realisierung dieser Potenziale ist als Ziel in den LEP aufzunehmen. Das HMWEVL hat ein Konzept zur Umsetzung mit einem definierten Zeitrahmen für die Umsetzung vorzulegen.</p> <p>Durch Verlagerungen auf die Bahn frei werdende Kapazitäten (Slots Basis 2016) dürfen nicht für den Mittel- und Langstreckenverkehr oder für die Billigfliegerei genutzt werden.</p>

Dritte Änderung LEP Hessen 2000 (LReg 12.03.2018)	Stellungnahme BBI
<p>5.1.6-7 (G) Die ÖPNV-Anbindung des südlichen Flughafenbereiches soll bedarfsgerecht entwickelt und verbessert werden. Die Anbindung des Terminals 3 an die Riedbahn soll durch die Regionalplanung konkretisiert und regionalplanerisch gesichert werden.</p>	<p>Fraport hat Ende 2017 den Bauantrag für einen vorgezogenen Teil des Terminal 3 gestellt. Der Flugsteig G soll vorzeitig in Betrieb gehen, damit Ryanair & Co. zusätzlich bis zu 5 Mio Passagiere pro Jahr abfertigen können. Jahrelang soll dieser Flugsteig ohne S-Bahn-Anschluss oder Anbindung an das Gepäckband- und „Skytrain“-Personentransportsystem betrieben werden. Shuttlebusse zu den Terminals 1 und 2 sowie individueller Autoverkehr werden die Verkehrs- und Schadstoffbelastungen um den Flughafen weiter drastisch erhöhen.</p> <p>Angesichts derart konkreter Baupläne und den absehbaren negativen Folgen für die Umwelt sind die Aussagen zur ÖPNV-Anbindung des T3 völlig unzureichend.</p> <p>Im Übrigen wird der Bau des Terminal 3 vom Bündnis abgelehnt.</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 ‚Der Entstehung von Luftverunreinigungen (sowohl gas- als auch partikelförmig) ist weiterhin verstärkt zu begegnen.‘ glaubhaft.</p>

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Scheffler im Namen des BBI-Sprechergremiums