

## **Stellungnahme**

der Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim  
zum Entwurf einer „3. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000“,  
beschlossen in der Sitzung am 13.07.2017

## **Vorbemerkung**

Angesichts der Tatsache, dass der vorgelegte Änderungsentwurf große Teile des LEP 2000 aufhebt, wäre es konsequent gewesen, den LEP völlig neu zu fassen und auch inhaltlich mehr an die aktuellen Bedingungen anzupassen.

Insbesondere durch die Beibehaltung der LEP-Änderung zur Erweiterung des Flughafens Frankfurt vom September 2006 werden inzwischen nachweislich falsche Annahmen übernommen. In der Begründung zur damaligen Änderung finden sich Aussagen sowohl zum Luftverkehrsbedarf als auch zu Beschäftigungseffekten, die so nicht eingetreten sind. Es wäre dringend erforderlich, aus diesen Fehleinschätzungen Konsequenzen zu ziehen und die aktuellen Planungen entsprechend abzuändern. Davor drückt sich die Landesregierung, indem sie das Thema stillschweigend übergeht.

Durch die in die aktuelle Änderung aufgenommenen Aussagen entstehen weitere Widersprüche und Inkonsistenzen.

## **Grundsätzliches**

Zu den übergeordneten Gesichtspunkten, die allen regionalplanerischen Vorhaben zugrunde liegen sollten, gehören der Kampf gegen den Klimawandel und die Anpassung an dessen schon heute unvermeidbare Folgen, der Schutz vor Lärm und der Schutz vor gesundheitsgefährdender Schadstoffbelastung.

Davon ist im vorliegenden Entwurf lediglich dem Lärmschutz ein eigenes Kapitel gewidmet. Der Klimawandel wird nur im Vorwort erwähnt und mit Hinweisen auf rechtlich nicht integrierte Fachplanungen abgetan, im Text taucht er nur als Unterkapitel im Kapitel ‚Umwelt und Naturschutz‘ auf und wird inhaltlich auf die dafür relevanten Flächenplanungen beschränkt. Die Luftreinhaltung wiederum taucht nur als Anhängsel in diesem Unterkapitel auf.

Alle drei Punkte sind auch für die Siedlungs- und die Infrastruktur-Entwicklung grundlegend und sollten entsprechend hervorgehoben werden.

## **Zu Kap. 3.3 Lärmschutz**

Der allgemeine Grundsatz 3.3-1 (G) ist unzureichend formuliert. Gesundheitsschädigender Lärm sollte generell vermieden, und Lärm insgesamt nicht nur nicht gesteigert, sondern wo möglich reduziert werden. Auch der Schutz der Nachtruhe ist völlig unzureichend berücksichtigt. Angemessen wäre hier etwa: „Die Nachtruhe der Bevölkerung ist nach Maßgabe des gesundheitlich Notwendigen zu schützen. In der gesetzlichen Nacht von 22:00 – 6:00 Uhr ist vermeidbarer Lärm nicht zulässig. Unvermeidbarer Lärm ist durch geeignete Maßnahmen auf ein gesundheitlich vertretbares Maß zu reduzieren.“

Die Ziele 3.3-4 (Z) bis 3.3-6 (Z) sind unzureichend, da durch die dort geforderten Siedlungsbeschränkungsgebiete zwar die von unzumutbarem Lärm betroffene Siedlungsfläche beschränkt wird, nicht aber die Zahl der dort wohnenden Betroffenen. Insbesondere fehlen aber Ziele für den Schutz der dort bereits jetzt oder künftig Wohnenden.

Als Minimum wäre in die Zielbestimmung aufzunehmen, dass die Belastung der in diesen Gebieten Wohnenden nicht mehr zunehmen darf und langfristig zu reduzieren ist. Darüber hinaus sind Schutzmaßnahmen anzustreben, die über den umfassenden Schutz der Nachtruhe nach 3.3-1 hinaus auch die sonstigen elementaren Funktionen eines Wohnumfeldes sicherstellen, z.B. auch die Herstellung gesunder Arbeits- und Aufenthaltsbedingungen in Schulen, Kindertagesstätten und anderen öffentlichen Einrichtungen.

#### **Zu Kap. 4.2.3 Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel und Luftreinhaltung**

Wie oben unter ‚Grundsätzliches‘ ausgeführt, sind die allgemeinen Aussagen zum Klimaschutz hier falsch positioniert und sollten allgemeinere Wirkung entfalten.

Insbesondere sollte der Grundsatz 4.2.3-1 (G) von allen hier vorgenommenen Einschränkungen befreit und allgemeingültig lauten: „Auf allen Planungsebenen sollen die Möglichkeiten zur Reduzierung klimarelevanter Spurengase ... konsequent genutzt werden.“

In allen anderen Bereichen sollte dieser Grundsatz durch entsprechende Ziele konkretisiert werden.

Der Grundsatz 4.2.3-6 (G) zur Luftreinhaltung ist erschreckend unambitioniert. Nachdem aktuell sowohl die Weltgesundheitsorganisation WHO als auch die Europäische Umweltagentur EEA Berichte vorgelegt haben, wonach Luftverschmutzung auch in Europa immer noch zu erheblichen gesundheitlichen Belastungen und vorzeitigen Todesfällen führt, und die bestehenden ‚gesetzlichen Anforderungen‘ keineswegs geeignet sind, das zu verhindern, kann es kein Ziel sein, diese unzureichenden Anforderungen „möglichst“ einzuhalten oder gar nur anzustreben.

Hier wäre als allgemeiner Grundsatz, ebenfalls für alle Bereiche, anzustreben, die Luftbelastung durch Schadstoffe auf ein gesundheitsverträgliches Maß zu reduzieren.

Als konkretes Ziel wäre an dieser Stelle zu nennen, dass die Luftqualitäts-Überwachung in Hessen an die aktuellen Anforderungen angepasst und weiterentwickelt wird. Insbesondere bei der Kontrolle der Feinstaub-Belastung sind Verbesserungen dringend notwendig. Das Messnetz für die Überwachung der Feinstaub-Komponente PM<sub>2,5</sub> muss deutlich erweitert werden. An den Stellen, an denen eine entsprechende Belastung erwartet werden muss, sind Messungen der Komponente PM<sub>0,1</sub> (Ultrafeinstaub) durchzuführen.

#### **Zu Kap. 5.1.6 Luftverkehr**

Selbst wenn man unterstellt, dass der dem Kapitel ‚Verkehr‘ vorangestellte Grundsatz 5.1-1 (G), in dem es heißt: „Die Verkehrsinfrastruktur soll nur dort ausgebaut werden, wo ein entsprechender Bedarf bzw. die verkehrliche Notwendigkeit dazu besteht.“ und „Den Anforderungen einer klimaverträglichen Mobilität (z.B. E-Mobilität) ist besondere Aufmerksamkeit zu widmen.“ auch für den Flugverkehr gelten soll, ist der Grundsatz 5.1.6-1 (G) unzureichend.

Als klimaschädlichste Verkehrsart, die derzeit über praktisch keine relevanten Möglichkeiten der Reduktion klimaschädlicher Emissionen verfügt, müssen für den Flugverkehr besondere Restriktionen gelten.

Daher ist diesem Unterkapitel ein Grundsatz voran zu stellen, der das zum Ausdruck bringt, etwa wie folgt: „Im Einklang mit den Zielen des Pariser Klimaabkommens darf sich der Flugverkehr nur so entwickeln, dass seine Emissionen das dort formulierte Temperatur-Ziel nicht gefährden. Wenn nötig, muss der Flugverkehr dafür auch Restriktionen unterworfen werden.“ Erst nachrangig kann dann formuliert werden, welche Rolle der Flughafen für Hessen erfüllen soll.

„Wettbewerbsfähigkeit“ kann daher kein Ziel sein. Im Ziel 5.1.6-2 (Z) ist daher Satz 1 sowie das „weiterhin“ in Satz 2 zu streichen, denn der Flughafen wird im o.g. Sinn bisher nicht „den zu erwartenden Entwicklungen gerecht“.

Im Einklang mit den oben unter ‚Lärmschutz‘ gemachten Ausführungen ist Ziel 5.1.6-3 (Z) zu ersetzen durch „Die Nachtruhe der Bevölkerung ist durch ein vollständiges Nachtflugverbot von 22 – 6 Uhr zu schützen.“

Der Grundsatz 5.1.6-4 verkehrt die bisher geltenden Ziele für den Schallschutz nahezu ins Gegenteil. Priorität bei der Lärmbegrenzung sollte sein, dass die am höchsten Betroffenen keine weitere Zunahme der Belastung mehr hinnehmen müssen. Darüber hinaus ist für die ganze Region anzustreben, dass es nicht mehr lauter, sondern soweit wie möglich leiser wird.

Es fehlt ein Ziel zur Erfassung und Reduzierung der Schadstoffbelastung durch den Flugverkehr. Insbesondere die Erfassung der Belastung durch Ultrafeinstaub auf dem Flughafengelände und in der unmittelbaren Nachbarschaft muss dringend verbessert werden. Wenn sich, wie zu erwarten, diese Belastung als hoch und gesundheitsgefährdend herausstellt, sind Maßnahmen vorzusehen.

Eine Bestandsgarantie für die in 5.1.6-8 (G) aufgeführten Verkehrslandeplätze ist nicht angemessen. Vielmehr ist der Bedarf vor dem Hintergrund der klimapolitischen Prioritäten neu zu prüfen und notwendige Reduktionen vorzunehmen.

Für die Bürgerinitiative gegen Fluglärm Raunheim

Dr. Horst Bröhl-Kerner, Sprecher,  
Bahnhofstr. 47, 65479 Raunheim

Tel. 06142 22577

Mobil 0160 95455137

Mail [kontakt@bi-fluglaerm-raunheim.de](mailto:kontakt@bi-fluglaerm-raunheim.de)

Web [www.bi-fluglaerm-raunheim.de](http://www.bi-fluglaerm-raunheim.de)