



**Stellungnahme
des Kreises Groß-Gerau
zum Entwurf der dritten Änderung
des LEP Hessen 2000**

- Juni 2017 -

Auszug Bereich Kreis Groß-Gerau aus der Plankarte Entwurf zur dritten Änderung des LEP Hessen 2000

Quelle: <https://landesplanung.hessen.de/lep-hessen/%C3%A4nderungsverfahren-2017/digitale-bereitstellung-der-unterlagen>

ALLGEMEIN

LESBARKEIT DES ENTWURFS DER 3. ÄNDERUNG DES LANDESENTWICKLUNGSPLANS HESSEN

Die Lesbarkeit des Entwurfs der 3. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen (LEP3Ä) ist vor dem Hintergrund, dass wir eine Stellungnahme zu einer **Änderung** verfassen möchten, leider schlecht. Eine Gegenüberstellung alt/neu ist kaum möglich. Der LEP3Ä hat eine andere Struktur als der LEP 2000 und die Themen sind anders benannt. Dies ist eigentlich keine Änderung, sondern eine Neuaufstellung. Auch ergibt die Beibehaltung einiger weniger Themen aus dem alten Plan wie Zentrale Orte, Einzelhandel kaum Sinn, da diese teilweise stark mit Themen verbunden sind, die geändert werden, wie die Siedlungsentwicklung.

AUFBAU UND GLIEDERUNG DER STELLUNGNAHME DES KREISES GROß-GERAU

Der Aufbau und die Gliederung unserer Stellungnahme orientieren sich an der des LEP3Ä. Unsere Anmerkungen beziehen sich somit immer auf die Gliederungsnummer der verschiedenen Planwerke (Textteil, Karte, Umweltbericht).

Anregungen, Anmerkungen und Hinweise des Kreises Groß-Gerau, deren Berücksichtigung wir im weiteren Verfahren fordern, sind als fortlaufend durchnummerierte Anträge mit Begründung formuliert. Allgemeine Hinweise zu bestimmten Themen sind nicht als Antrag, sondern als selbstständige Absätze formuliert.

Alle Passagen, die dem LEP3Ä unverändert entnommen wurden, sind *kursiv* dargestellt.

1. EINLEITUNG

ZU ZIFFER 1.2.2 RECHTSWIRKUNG DER ÄNDERUNG

Anmerkung:

Hier besteht noch Klärungsbedarf. Einerseits wird gesagt, dass die Änderung des LEP von 2007 (Ausbau Flughafen) in Kraft bleibt, andererseits trifft der vorliegende LEP3Ä Aussagen zu den dort genannten Themen. Es erscheint so, dass das Außerkraftsetzen der Regelungen, die nicht mehr gelten sollen, vergessen worden ist.

2. LANDESPLANERISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

Anmerkung:

Der Kreis Groß-Gerau wird neben den Oberzentren Frankfurt, Darmstadt und Offenbach sowie den Landkreisen Offenbach und Main-Taunus-Kreis als Region mit den höchsten zu erwartenden Bevölkerungszuwachsraten gesehen. Gleiches gilt für die wirtschaftliche Entwicklung des Kreises Groß-Gerau.

Gleichzeitig schafft die vorliegende 3. Änderung des LEP nicht die Voraussetzungen dafür, dass der Kreis Groß-Gerau diese Nachfrage nur annähernd bewältigen kann, da der nördliche Teil des Kreises Groß-Gerau durch den Siedlungsbeschränkungsbereich einer entsprechenden nachhaltigen Siedlungsentwicklung faktisch entzogen ist. Mehr dazu siehe 3.3 Lärmschutz.

3. SIEDLUNGSENTWICKLUNG UND FLÄCHENVORSORGE

3.1 SIEDLUNGSENTWICKLUNG, SIEDLUNGSSTRUKTURPOLITIK

ZU ZIFFER 3.1-3

3.1-3 (G) Bis zum Jahr 2020 soll entsprechend der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Hessen die Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen landesweit auf 2,5 ha /Tag reduziert werden.

1. Antrag

Der Grundsatz ist als Ziel festzuschreiben.

Begründung

Aufgrund der nicht vermehrbaren Fläche ist eine landespolitisch eindeutige Vorgabe wichtig. Dies unterstreicht die Ernsthaftigkeit und den Umsetzungswillen.

3.2 FLÄCHEN FÜR DIE SIEDLUNGS- UND GEWERBEFLÄCHENENTWICKLUNG

ZU ZIFFER 3.2-10

3.2-10 (Z) In den festgelegten „Vorranggebieten Industrie und Gewerbe“ ist der Industrie und Gewerbeentwicklung Vorrang gegenüber anderen Raumnutzungsansprüchen einzuräumen. Bei erhöhtem Wohnungsbedarf sind, unter Vorbehalt der Planziffer 3.3-4, Ausnahmen zur Nutzung von „Vorranggebieten Industrie und Gewerbe Bestand“ zulässig.

2. Antrag:

Bevor diese Festsetzung als Ziel getroffen wird, müssen die folgenden Fragestellungen vorab geklärt werden:

- Wie ist „erhöhter Wohnbedarf“ genau definiert? Ab wann darf eine Kommune unter diesen Voraussetzungen in einem „Vorranggebieten Industrie und Gewerbe“ Wohnnutzungen vorsehen?
- Wie ist dies bezüglich des Immissionsschutzes für Wohnen zu bewerten?
- Wie geht das im RegFNP, der ja viel genauere Festsetzungen trifft als der Regionalplan Südhessen?

Begründung

Wie dieses Ziel in der Praxis konkret angewendet werden kann, erschließt sich aus den Planunterlagen nicht. Deshalb sollten zumindest die im Antrag formulierten Fragestellungen geklärt werden.

3.3 LÄRMSCHUTZ

NEUER ANTRAG

3. Antrag

Bei Bau und Planung von neuen Schienentrassen sind die damit einhergehenden Verlagerungen der Verkehre auf die Bestandsstrecken zu berücksichtigen. So sind bei Neubauvorhaben auch die Lärmauswirkungen auf Bestandsstrecken mit zu untersuchen. Falls sich aus einem Neubauvorhaben bzw. den daraus resultierenden Verkehrsverlagerungen eine Lärmerhöhung im Bestandsnetz ergibt, so sollen dort die gleichen Maßstäbe zur Anwendung passiver und aktiver Lärmschutzmaßnahmen angewendet werden, wie bei einer Neubaumaßnahme. Wo dies möglich ist, soll gesundheitsschädlicher Lärm durch Verkehrsverlagerungen beseitigt werden (aktiver Lärmschutz).

Begründung

Zur Vermeidung von zusätzlichem **Schienenlärm an Bestandsstrecken** sind im LEP3Ä keine Aussagen enthalten. Durch den Neubau von Schienentrassen, z.B. für die schnellen Personenverkehre (ICE), kann es zu einem starken ansteigen von Schienengüterverkehr auf Bestandsstrecken und damit zu einer deutlichen Erhöhung des Lärmniveaus kommen, wenn durch den Wegfall der schnellen ICEs auf Bestandsstrecken Kapazitäten frei werden.

ZU ZIFFER 3.3-4 (SIEDLUNGSBESCHRÄNKUNGSGEBIETE)

„(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 L_{Aeq} Tag 55 dB(A) und L_{Aeq} 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).“

4. Antrag:

Das HMWEVL wird aufgefordert, gutachterlich den Konflikt zwischen dem Siedlungsdruck auf die von Fluglärm betroffenen Kommunen und dem Schutz vor Fluglärm durch Ausweisung von Gebieten, in denen kein Zuzug erfolgen soll, aufzuarbeiten und ein Siedlungsstrukturkonzept vorzulegen.

Eine Rücknahme der bisherigen 100/100-Regelung lehnen wir ab.

Begründung

Der Schein, mit einem Siedlungsbeschränkungsgebiet Menschen vor Fluglärm zu schützen, trägt und wird dem landesplanerischen Gebot, überregionale Konflikte auf Landesebene zu regeln, nicht gerecht. Der Kreis Groß-Gerau fordert aufgrund der Realitäten im Rhein-Main-Gebiet, die sich aufgrund des Ausbaus des Flughafens auf eine raumunverträgliche Art und Weise verschärft haben, eine konkret auf die Region bezogene Diskussion zu dem schier unlösbaren Konflikt zwischen einem nicht zu übersehenden Mangel an bezahlbarem Wohnraum, dem auch in Zukunft bestehenden Siedlungsdruck – gerade im südhessischen Raum – und den bereits heute gesundheitsschädlichen Auswirkungen des Fluglärms. Siedlungsbeschränkungsbereiche sind kein Instrument des Fluglärmschutzes für die Bevölkerung. Erklärtes Ziel ist, einen ausreichenden Abstand zwischen dem Gelände eines Flughafens und zukünftigen Gebieten, die dem Wohnen dienen, sowie schutzbedürftigen Einrichtungen zu wahren, um einem Flughafen ein Entwicklungspotenzial und damit mehr Fluglärm zu ermöglichen.

4. FREIRAUMENTWICKLUNG UND RESSOURCENSCHUTZ

5. Antrag

Die Umsetzung der im Kapitel Freiraumentwicklung und Ressourcenschutz formulierten Grundsätze und Ziele ist durch eine 3-stufige Landschaftsplanung wie sie in § 10 Abs. 2 des Bundesnaturschutzgesetzes vorgesehen ist, sicherzustellen. Die Landschaftsplanung auf regionaler Ebene ist abweichend von § 6 Hessischem Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz wieder einzuführen.

Begründung

Die in Kap. 4 formulierten Grundsätze und Ziele sollen in der folgenden Regionalplanungsebene konkretisiert werden. Auf dieser Ebene gibt es kein Planungsinstrument um die Ansprüche an den Freiraum in einer sinnvollen und konstruktiven Weise zueinander in Wert zu setzen. Wenn die formulierten Ziele der Nachhaltigkeit, des Klimaschutzes und zum Erhalt der Artenvielfalt und Biodiversität im täglichen Konkurrenzkampf um jeden Quadratmeter in einer ausgewogenen Art und Weise umgesetzt und Probleme gelöst werden sollen, ist ein Beteiligungs-, Informations- und Planungsinstrument „Freiraumentwicklung und Ressourcenschutz“ in Form einer regionalen Landschaftsplanung unverzichtbar und wieder zu aktivieren. § 10 Bundesnaturschutzgesetz sieht dies in Abs. 2 vor. Um die Ziele des Landesentwicklungsplans auch auf der Fläche umsetzen zu können sind für alle Teile des Landes Hessen Landschaftsrahmenpläne aufzustellen. Eine Rückkehr zur 3-stufigen Landschaftsplanung ist aus fachlicher Sicht notwendig, um die Aussagen des Landschaftsprogramms auf der nächsten Planungsstufe konkretisieren und im Rahmen der Abwägung in die räumliche Gesamtplanung integrieren zu können.

ZU ZIFFER 4.2.3 KLIMASCHUTZ, ANPASSUNG AN DEN KLIMAWANDEL UND LUFTREINHALTUNG

6. Antrag

Als neues Ziel 4.2.3.2 wird das folgende festgesetzt:

„Die Luftqualitätsüberwachung des Landes Hessen kontrolliert die Belastung durch Ultrafeinstaub rund um den Flughafen Frankfurt und an anderen Verkehrsknotenpunkten, veröffentlicht die Messergebnisse und nutzt alle Möglichkeiten, diese Belastung zu verringern. Vor baulichen und räumlichen Veränderungen werden die Auswirkungen auf die Bevölkerung durch Schadstoffbelastung berücksichtigt, sämtliche Minimierungsmöglichkeiten werden genutzt.“ Bei den folgenden Punkten ändert sich entsprechend die Nummerierung.

4.6 ROHSTOFFSICHERUNG UND NUTZUNG DES TIEFEN UNTERGRUNDES

ZU ZIFFER 4.6-5

4.6-5 (Z) Zukünftige „Vorranggebiete für den Abbau oberflächennaher Lagerstätten“ Bestand und Planung dürfen nicht in gesetzlich geschützten Bannwäldern festgelegt werden. Ausgenommen sind Vorranggebietsfestlegungen, in denen bereits Zulassungen von bergbaulichen Vorhaben erlassen oder Zulassungsverfahren anhängig sind.

7. Antrag

Das neue Ziel im LEP3Ä ist sehr zu begrüßen. Wir fordern auch laufende oder bereits genehmigte Vorhaben einzuschließen.

4.6 NUTZUNG DES TIEFEN UNTERGRUNDES EINSCHLIEßLICH ROHSTOFFSICHERUNG TIEFLIEGENDER LAGERSTÄTTEN

ZU ZIFFER 4.6.-8

4.6-8 (Z) Bei der Aufsuchung und Gewinnung der in Hessen vorkommenden, unter Bergrecht stehenden tiefliegenden Rohstoffe und den sonstigen Nutzungen des Untergrundes, sind die regionalplanerisch festgelegten Raumnutzungen / Raumfunktionen sowie die Infrastruktur zu beachten. Die Nutzung des tiefen Untergrundes ist nur auf Flächen und mit Methoden zulässig, bei denen erhebliche Umweltauswirkungen, insbesondere auf Siedlungsgebiete und Schädigungen des Grundwassers, ausgeschlossen werden können. Ausgeschlossen ist unkonventionelles Fracking.

8. Antrag

Streichung des Wortes „unkonventionelles“ bei 4.6-8 (Z)

4.6-8 (Z) Bei der Aufsuchung und Gewinnung der in Hessen vorkommenden, unter Bergrecht stehenden tiefliegenden Rohstoffe und den sonstigen Nutzungen des Untergrundes, sind die regionalplanerisch festgelegten Raumnutzungen / Raumfunktionen sowie die Infrastruktur zu beachten. Die Nutzung des tiefen Untergrundes ist nur auf Flächen und mit Methoden zulässig, bei denen erhebliche Umweltauswirkungen, insbesondere auf Siedlungsgebiete und Schädigungen des Grundwassers, ausgeschlossen werden können. Ausgeschlossen ist ~~unkonventionelles~~ Fracking.

Begründung

Es gibt einen Kreistagsbeschluss vom 11.05.2015 (XVII/420), der Fracking generell ausschließt:

Beschluss des Kreistags:

Der Kreis Groß-Gerau wird die Umweltzerstörung sowie die mit Erdgas-Fracking verbundenen Gesundheitsgefahren nicht akzeptieren und tritt für ein grundsätzliches, bundesweit gesetzlich festgeschriebenes Verbot von Erdgas-Fracking ein. Der Kreisausschuss fordert von der Deutschen Bundesregierung ein absolutes Verbot für Erdgas-Fracking einzubringen, resp. zu verabschieden und vertritt dies öffentlich nach außen hin.

5. INFRASTRUKTURENTWICKLUNG

ZU ZIFFER 5.1.2 SCHIENENFERN- UND GÜTERVERKEHR

5.1.2-2 (G) Zur Aufnahme des wachsenden Güterverkehrs und zur Entlastung der Bestandsstrecken im Rheintal, sind parallel zum Mittelrheintal großräumig Neu- und Ausbaumaßnahmen für den Schienengüterverkehr zu prüfen und eine Aufnahme des Vorhabens in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans anzustreben.

9. Antrag

Dieser Grundsatz soll als Ziel 5.1.2-2 (Z) festgesetzt werden. Zudem sollen auch parallel zum Oberrheintal Alternativen gesucht werden.

Begründung

Nur durch eine Neu- /Ausbaustrecke außerhalb der Rheintrasse kann die dicht besiedelte Rheinebene im Mittelrheintal und am Oberrhein entlastet werden. Zur Aufnahme des wachsenden Güterverkehrs und zur Entlastung der Bestandsstrecken im Rheintal, sind parallel zum Rheintal großräumig Neu- und Ausbaumaßnahmen für den Schienengüterverkehr zu prüfen und eine Aufnahme des Vorhabens in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans anzustreben.

ZU ZIFFER 5.1.2-4

5.1.2-4 (Z) ..

Frankfurt – Darmstadt – Mannheim (NBS Rhein/Main-Rhein/Neckar)

Zur Trennung von Nah- und Fernverkehr sowie zur Kapazitätserhöhung für den Personen- und Güterverkehr ist eine Neubaustrecke, parallel zur Bundesfernstraße A 5/A 67 und mit Anbindung Darmstadt-Hbf, zu planen. Die für die Schienentrasse notwendigen Flächen sind innerhalb des in der Plankarte festgelegten „Planungsraumes“ regionalplanerisch zu sichern.

10. Antrag

Das Ziel 5.1.2-4 (Z) ist folgendermaßen zu ergänzen:

Die NBS ist so zu dimensionieren, dass sie in der Lage ist, nachts sämtliche Güterverkehre und tagsüber sämtliche zusätzlichen Güterverkehre aufzunehmen, die ansonsten parallel zu ihr verkehren würden.

Begründung

Die derzeitige Planung des Bundes und der DB AG zielt auf die Entflechtung von schnellen und langsamen Verkehren ab, wobei die Neubaustrecke tagsüber von ICE und nachts vom Güterverkehr genutzt werden soll. Was dies genau für die Bestandsstrecken bedeuten wird, ist schwer abzuschätzen, da dies von der mengenmäßigen Entwicklung des Schienengüterverkehrs abhängt. Es entsteht aber der Eindruck, dass eine extreme Verlärmung an den Bestandsstrecken in Kauf genommen wird. Die derzeitige Politik des Bundes sieht dabei noch nicht einmal eine besondere Förderung des Schienengüterverkehrs vor, dessen Anteil der-

zeit nur noch bei 17% liegt. Bei einer grundsätzlich wünschenswerten Änderung dieser Politik in Richtung einer Verkehrswende, würde der Schienengüterverkehr im Oberrheintal im Verhältnis zu den derzeitigen Prognosen extrem zunehmen. Die Lärmwerte z.B. an der Riedbahn sind aber schon jetzt im Bereich der Gesundheitsgefährdung und vergleichbar mit denen im Mittelrheintal.

Bei entsprechender Ausgestaltung könnte die NBS zu einer erheblichen Lärmentlastung für die Anlieger der drei parallel verlaufenden Bestandsstrecken führen, wodurch auch dringend benötigte Wohnungsbaupotenziale erschlossen werden könnten. Betroffen sind ca. 50 Ortschaften und eine Anzahl von Menschen, die in der Größenordnung der Lärmbetroffenheit des Flughafens liegen dürfte. Diese Möglichkeit nicht zu nutzen, wäre volkswirtschaftlich betrachtet ein großer Fehler. Andererseits wäre eine Planung, die eine gesundheitsschädliche Verlärmung einer ganzen Region zur Folge hätte, unzulässig, da sie das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit verletzen würde. (Art. 2 (2) Satz 1 GG: Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.)

ZU ZIFFER 5.1.2-5

11. Antrag

5.1.2-5 (Z) ist folgendermaßen zu ergänzen (Ergänzung fett):

*5.1.2-5 (Z) Die Engpässe im überregional bedeutsamen Knoten Frankfurt sind zu beseitigen: Hierzu gehören u.a. die Kapazitätserweiterungen zwischen Frankfurt-Süd und Frankfurt Hauptbahnhof, der Bau einer dritten Mainbrücke (Niederräder Brücke), der Umbau des Gleisvorfeldes im Frankfurter Hauptbahnhof, **der Ausbau des S-Bahntunnels Frankfurt Main für alle S-Bahnen zur Erhöhung der Kapazität von derzeit 24 Fahrten pro Stunde und Richtung** und der Bau zweier gesonderter S-Bahn-Gleise zwischen Frankfurt und Hanau (Nordmainische S-Bahn).*

Begründung

Die S7 sollte auch in den Tunnel am Hauptbahnhof Frankfurt eingebunden und Terminal 3 an die S 7 angebunden werden. Nur so kann der direkte Anschluss des hessischen Rieds sowie des Terminals 3 an viele wichtige Ziele in der Frankfurter Innenstadt gelingen und damit die Leistungsfähigkeit des Anschlusses insgesamt erhöht werden. Zudem werden, wenn die Region weiter wächst, weitere Verkehrsausweitungen im S-Bahn-Netz unausweichlich sein. Der S-Bahn-Tunnel stellt dabei aber den limitierenden Faktor dar.

ZU ZIFFER 5.1.5 FAHRRAD- UND FUßVERKEHR

NEUER ANTRAG:

12. Antrag

Aufnahme des folgenden neuen Zieles: Im LEP3Ä werden Planungskorridore für Rad-schnellwegeverbindungen festgesetzt.

NEUER ANTRAG:

13. Antrag

Aufnahme des folgenden neuen Grundsatzes: Im LEP3Ä wird festgesetzt, dass die Planung, der Bau und der Betrieb der hessischen Radschnellwege über geeignete Institutionen auf Landesebene erfolgt.

Begründung für den 12. und 13. Antrag

Aufgrund der immer weiter ansteigenden Radverkehrsanteile auf Alltagswegen, steigen auch die Anforderungen an die Infrastruktur. Das Fahrrad als gute Alternative zum Kfz-Verkehr kann nur gewinnen, wenn die Wege schnell, sicher und direkt entlang der Pendlerachsen geführt werden. Der Neu- und Ausbau von Radwegen entlang des klassifizierten Straßennetzes stößt dabei zumeist an Grenzen, so dass angestoßene Planungen oftmals keine Verbesserung für den Radverkehr bringen. RadfahrerInnen werden dann zwar sicher auf einem separaten Weg geführt, aber eine schnelle und direkte Führung ist in den wenigsten Fällen wirklich realisierbar. Hinzu kommt eine dann nur noch einseitige Führung mit vielen Querungen und kein Mitfließen im Kfz-Verkehr, wie vorher auf den vom Radverkehr genutzten Seitenstreifen.

Wir befürworten grundsätzlich die Schaffung von Rad-Direktverbindungen vor allem aus den bereits o.g. Gründen. Wünschenswert wäre es, wenn vom Land Hessen als übergeordneter Behörde ein Netzkonzept und eine Prioritätenliste analog dem Radwegebau an Landesstraßen entwickelt werden würde. Auch beim Bau, Betrieb und Unterhalt ist die Federführung des Landes einzufordern.

Ziel sollte es zudem sein, auch in Hessen Pilotstudien zu Außerortsmarkierungen für den Radverkehr durchzuführen. Die großen Vorteile der Kostenersparnis und der schnelleren Umsetzung, da oft Flächen (Seitenstreifen) schon zur Verfügung stehen, sollten dabei nicht außer Acht gelassen werden.

NEUER ANTRAG:

14. Antrag

Aussagen zum Fußverkehr fehlen im LEP3Ä. Wir fordern die Aufnahme der folgenden Aussage als Grundsatz:

Zur Förderung des Fußverkehrs schafft das Land Hessen klare Voraussetzungen dafür, dass die zunehmende, legale wie illegale Inanspruchnahme von Gehwegen durch Fahrzeuge zukünftig zugunsten des Fußverkehrs vermindert wird. Dem Fußverkehr ist gegenüber dem ruhenden Kfz-Verkehr Vorrang einzuräumen.

Begründung

Die Nutzbarkeit der Gehwege wird vielerorts erheblich eingeschränkt durch parkende Fahrzeuge, insbesondere auch in ländlich geprägten Bereichen mit weniger Parkdruck durch meist vorhandene Parkmöglichkeiten auf den Grundstücken. Durch Markierungen und Beschilderung ist das Gehwegparken zumeist zwar legalisiert, darf aber nur angeordnet werden, wenn genügend Platz für sich begegnende Fußgänger bleibt – dies gilt natürlich auch für Personen im Rollstuhl oder mit Kinderwagen – was oftmals nicht der Fall ist. In anderen Fällen wird das Gehwegparken auch von den Ordnungsämtern nicht verfolgt. Hier bedarf es klarer Vorgaben des Landes, um das Zufußgehen auch in kleineren Kommunen wieder attraktiver zu machen.

5.1.6 LUFTVERKEHR

ZU ZIFFER 5.1.6-1 UND 5.1.6-2 (FLUGHAFEN FRANKFURT AM MAIN)

„(G) Der Stellenwert des Flughafens Frankfurt Main als Flughafen von herausgehobener internationaler Bedeutung mit flexiblem Zugang zu den europäischen Märkten soll erhalten werden.

(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.“

15. Antrag

Die Ziffern 5.1.6-1 (G) und 5.1.6-2 (Z) sollen entfallen, hilfsweise wie folgt formuliert werden:

~~(Z) Der Frankfurter Flughafen 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 im Einklang mit den Bedürfnissen der Anwohner*innen nach Ruhe und gesunden Lebensbedingungen, weiter mit erfüllen. Der Flughafen Frankfurt Main ist in seiner Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.~~

Begründung

Der Ausbau des Frankfurter Flughafens ist hinsichtlich des Baus der Landebahn Nordwest vollzogen. Die hierdurch bedingten Fluglärm- und Umweltauswirkungen belasten die Region über Gebühr. Sie sind – entgegen den Feststellungen in der Verordnung über die Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 vom 22.06.2007 (GVBl I, 2007, S. 406) - raumunverträglich.

Falls die Änderung des LEP 2007 nun durch die im Entwurf vorliegende 3. Änderung des LEP 2000 ersetzt werden soll (siehe Hinweis auf Seite 1), muss sich eine landesplanerische Aussage daher an den genehmigten Zustand des Planfeststellungsbeschlusses halten.

Der Entwurf des LEP will dem Flughafen jedoch eine Funktion zuweisen, die diesem in der durch den Planfeststellungsbeschluss 2007 genehmigten Fassung, nicht zukommt. Offenbar soll das neue Geschäftsmodell der Fraport AG, LCC-Verkehre (Low Cost Carrier) anzuseheln legitimiert werden.

Mit der Formulierung des Grundsatzes, wonach der Stellenwert als Flughafen von herausgehobener internationaler Bedeutung mit flexiblem Zugang zu den europäischen und weltweiten Märkten erhalten bleiben soll, wird eine Begrifflichkeit gewählt, die eine Abkehr von der Funktion eines internationalen Drehkreuzes, beinhaltet. Dies lässt sich mittelbar aus der Begründung zu diesem Grundsatz entnehmen, wonach in sehr abstrakter Weise auf den liberalisierten europäischen und weltweiten Luftverkehr und auf das bereichsspezifische Wachstum hingewiesen wird, ohne jedoch zu erläutern, was damit gemeint ist. Da derzeit in Deutschland ein Wachstum nur hinsichtlich der Billigflieger stattfindet, soll im LEP-Entwurf nun die Geschäftsstrategie der Fraport AG abgebildet werden. Mit der Erhöhung der LCC-Verkehre wurden die überragenden öffentlichen Interessen am Ausbau des Flughafens nicht begründet; die hierdurch bedingte Belastung der Region mit Fluglärm und anderen erheblichen Umweltbelastungen ist auch zukünftig nicht hinzunehmen.

Die landesplanerische Zuweisung der Funktion als internationales Drehkreuz, wie diese dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegt, ist im Landesentwicklungsplan festzuschreiben. Ein Aufweichen zugunsten anderer Marktsegmente ist strikt abzulehnen.

ZU ZIFFER 5.1.6-3 (NACHTLÄRMSCHUTZ)

„(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.“

16.Antrag

Folgendes Ziel sollte aufgenommen werden:

(Z) Die Rücksichtnahme auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist von herausragender Bedeutung. Die bestehenden Nachtflugbeschränkungen sind, insbesondere für die morgendliche Stunde von 5 bis 6 Uhr auszuweiten. Ein achtstündiges Nachtflugverbot von 22:00 bis 06:00 Uhr ist geboten.

Begründung

Die Ergebnisse der NORAH-Studie belegen die gesundheitsschädlichen Auswirkungen der nächtlichen Flüge bereits mit den noch nicht ausgeschöpften Kapazitäten von durchschnittlich 133 Flügen pro Nacht. Mit zunehmenden Flugbewegungen in der Nacht steigt die Anzahl der Einzelschallereignisse, die wiederum zu Aufwachreaktionen führen. Aus diesem Grund müssen die betrieblichen Beschränkungen ausgeweitet werden.

ZU ZIFFER 5.1.6-4 (LÄRMOBERGRENZE)

(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.

17.Antrag

Der zweite Satz soll wie folgt geändert werden:

Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm soll im Umfeld des Flughafens Frankfurt Main die Belastung der Bevölkerung durch Lärm auf dem aktuellen Niveau eingefroren und kontinuierlich sowie dauerhaft gesenkt werden. Hierbei sollen die Höchstbetroffenen bevorzugt entlastet werden.

Begründung

Die Regelung zur Einführung einer Lärmobergrenze ist zu begrüßen. Die Begründung zu der Aufnahme des Grundsatzes macht jedoch deutlich, dass die Fluglärmbelastung bereits heute zu einer unzumutbaren Belastung für die Bevölkerung führt und zu reduzieren ist. Aus diesem Grund darf es nicht nur zu keiner „wesentlichen“ Ausdehnung der erheblich von Fluglärm betroffenen Fläche kommen, sondern diese muss reduziert werden.

ZU ZIFFER 5.1.6-5 (LÄRMMINIMIERUNGSPLAN)

(Z) „In einem Lärminderungsplan 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 Flächen darzustellen.“

18.Antrag

Die Ziffer 5.1.6-5 ist um einen Satz 2 zu ergänzen:

„Der Lärminderungsplan enthält ein verbindliches Reduktionsziel von 0,4 dB(A) jährlich.“

Begründung

Positiv ist die Zielfestlegung der Erstellung eines Lärmminimierungsplanes.

Allerdings bleibt unklar, wer diesen Plan zu erstellen hat und welche rechtliche Qualität der Plan bekommen soll. Nur wenn gleichzeitig auch ein Lärmreduktionsziel verbindlich und durchsetzbar festgelegt wird, erhält diese landesplanerische Regelung die notwendige Ver-

bindlichkeit, um wirksam Fluglärm zu reduzieren. Ohne eine solche Verbindlichkeit werden die Reduktionspotenziale von den Verantwortlichen nicht ergriffen. Dies belegen die vergangenen Jahre: Trotz Rückgang der Flugbewegungszahlen und Anstrengungen im Hinblick auf aktive Schallschutzmaßnahmen (sowohl am Fluggerät als auch an Flugverfahren), konnten keine bzw. marginale Verbesserungen erreicht werden.

Der Kreis Groß-Gerau hat sich daher der Forderung der Initiative Zukunft-Rhein-Main angeschlossen, die eine jährliche Fluglärmreduktion um 0,4 dB(A) fordert.

ZU ZIFFER 5.1.6-6 (VERLAGERUNG VON KURZSTRECKENFLÜGE AUF DIE SCHIENE)

„(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.“

19.Antrag

FESTSETZUNG UND ERWEITERUNG VON 5.1.6-6 (G) ALS ZIEL

„(Z) Die Verlagerung von Kurzstrecken- und Zubringerflügen auf die Schiene soll konzeptionell kurzfristig erarbeitet und zur Umsetzung gebracht werden. Das Konzept soll einen Stufenplan zur Verlegung der Flüge auf die Schiene mit Zielsetzungen enthalten. Mittel- und langfristig soll die bestehende Anbindung des Flughafens Frankfurt Main an den Schienenfern- und –Regionalverkehr 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.“

Begründung

Das HMWEVL wird aufgefordert, die bereits heute bestehenden Verlagerungsmöglichkeiten darzustellen und eine Infrastruktur zu schaffen, um hierfür Konzepte zu erarbeiten und umzusetzen. Dieser landplanerische Auftrag ist durch eine Zielfestlegung im LEP aufzunehmen. Denn obwohl bereits durch Studien nachgewiesen ist, dass eine erhebliche Anzahl an Kurzstreckenflügen auf die Schiene verlagert und hierdurch ersatzlos gestrichen werden könnten, wird dieses Potenzial von den verantwortlichen Akteuren nicht genutzt. Das Land Hessen sollte hier eine verantwortliche Funktion der Koordination der zuständigen Akteure und eine Vorreiterrolle für die Wahl zukunftsfähiger Verkehrsmittelwahl einnehmen. Mit dem Fernverkehrsbahnhof hat der Frankfurter Flughafen bereits eine gut ausgebaute Infrastruktur, die es ermöglichen würde, Kurzstreckenflüge auf die Schiene, bzw. die Passagiere von Kurzstreckenflügen auf die Bahn zu verweisen.

ZU ZIFFER 5.1.6-7 (ÖPNV ANBINDUNG DES TERMINAL 3)

„(G) Die ÖPNV-Anbindung des südlichen Flughafenbereichs soll bedarfsgerecht entwickelt und verbessert 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.“

20. Antrag

Die Anbindung des Terminals 3 an den schienengebundenen ÖPNV, insbesondere durch eine S-Bahnverbindung ist als Ziel im LEP aufzunehmen. Die Fraport AG ist in Zusammenarbeit mit dem RMV und der Landesregierung für die Umsetzung verantwortlich. Die Anbindung von Terminal 3 mit der S-Bahn erfolgt ohne zusätzlichen Waldverlust."

Begründung

Eine den ÖPNV gerecht werdende S-Bahnanbindung des derzeit im Bau befindlichen Terminals 3 ist weder luftverkehrsrechtlich als Folgemaßnahme der Fraport AG auferlegt worden, noch ist absehbar, dass ein anderer Planungsträger die Planung forcieren wird. Aufgrund der aktuellen Geschäftspolitik der Fraport AG ist – entgegen der dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens 2007 – mit anderen Verkehrsströmen zu rechnen. Derzeit wird ein Flugsteig G für Low-Cost-Carrierer im Südbereich diskutiert. Sollte dies Realität werden, ist mit einem erhöhten Aufkommen von Originärpassagieren im Südbereich zu rechnen, was eine S-Bahnanbindung umso dringlicher werden lässt. Die S-Bahn-Anbindung ist insbesondere auch im Hinblick auf die Minimierung der Auswirkungen des Flughafens auf die Umwelt und die Mobilität der Region, die von den Beschäftigten ausgehen, geboten.

Die vorgelegte Formulierung stellt lediglich eine unverbindliche landesplanerische Aussage dar. Eine Begründung zu diesem – für die Region sehr wichtigen Thema – fehlt gänzlich.

Im ersten Satz fehlt der Adressat: Wer soll den landesplanerischen Belang die ÖPNV-Anbindung bedarfsgerecht zu entwickeln und zu verbessern, bei seinen Planungen berücksichtigen? Werden hier der RMV, die Deutsche Bahn, die Fraport AG oder sonstige Akteure angesprochen? Die Fraport AG hatte im Planfeststellungsverfahren die Auffassung vertreten, dass durch eine Busanbindung eine ausreichende ÖPNV-Anbindung gewährleistet sei. Deshalb ist vorab die Frage zu klären, wer den Bedarf festlegt.

Die Aufforderung an die Regionalplanung, die Anbindung des T3 an die Riedbahn zu konkretisieren und regionalplanerisch zu sichern (Satz 2), wird ausdrücklich begrüßt. Jedoch sollte dies in Gestalt einer Zielfestlegung erfolgen, damit im nächsten Regionalplan eine entsprechende Aufnahme erfolgen muss.

21. Antrag (Kooperation mit Flughafen Hahn)

AUFNAHME DES NEUEN GRUNDSATZES:

(G) Eine enge Kooperation mit dem Flughafen-Hahn ist anzustreben, um dadurch die Entlastung des Flughafens Frankfurt Main und eine Konzentration auf die Kernfunktion als Passagier- und Frachtdrehkreuz zu gewährleisten.

Begründung

Das HMWEVL wird aufgefordert, eine landesplanerische Aussage über die weitere Kooperation mit dem Flughafen „Frankfurt-Hahn“ in den LEP-Entwurf aufzunehmen. In der Begründung zum Planfeststellungsbeschluss 2007 ist nachzulesen, dass eine enge Kooperation zwischen den Flughäfen Frankfurt Main und Hahn wünschenswert ist und in Bezug auf bestimmte Verkehrssegmente – vor allem den Verkehr von so genannten Low-Cost-Gesellschaften sowie mit Einschränkungen auch bestimmte Segmente des touristischen Passagierverkehrs und Luftfrachtverkehrs – zu einer gewissen Entlastung des Flughafens Frankfurt Main und einer Konzentration auf die Kernfunktion des Passagier- und Frachtdrehkreuzverkehrs beitragen kann. Die Bedürfnisse des Low-Cost-Verkehrs und des damit immer stärker verschmelzenden Touristiksegments können auf dem Flughafen Hahn realisiert werden (S. 538).

5.2 KOMMUNIKATION UND BREITBAND

Anmerkung

Die Formulierung geht in Ordnung und entspricht der verschriftlichten Breitbandstrategie des Landes.

5.3 ENERGIE

5.3.1 NACHHALTIGE ENERGIEBEREITSTELLUNG

Anmerkung

Gemäß der energiepolitischen Ziele der Hessischen Landesregierung ist der zukünftige Energiebedarf vorrangig umweltschonend und mit minimalen Kohlendioxid-Emissionen klimaverträglich, sicher, zuverlässig und sozialverträglich zu decken.

Nach dem Willen der Landesregierung soll die Deckung des Endenergieverbrauchs in Hessen von Strom und Wärme bis zum Jahr 2050 zu 100 % aus Erneuerbaren Energien erfolgen.

Der Kreis Groß-Gerau hat ähnliche Ansätze der Energiewende.

Bereits 2009 bzw. 2013 gab es entsprechende Beschlüsse zur Energiewende im Kreistag des Kreises Groß-Gerau. Bis zum Jahr 2020 ist der Stromverbrauch im gesamten Kreisgebiet gegenüber 2007 um 20% zu reduzieren und 30% des verbleibenden Strombedarfes aus Erneuerbaren Energien im Kreisgebiet zu decken. Weiter hat der Kreistag als Klimaschutzziel eine Emissionsminderung (CO₂e) in der Wärmeversorgung des Gesamtkreises Groß-Gerau um 49% bis 2030 (Basisjahr 2010) beschlossen. Nur erneuerbar erzeugte Energien, gekoppelt mit einer effizienten Energienutzung, können auf Dauer eine nachhaltige Energieversorgung sicherstellen.

Die Ziele und die Begründungen, die in Punkt 5.3 Energie der 3. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 genannt werden, stehen in keinem Widerspruch zu denen des Kreises Groß-Gerau.