



3. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000

*Entwurf für die 2. Beteiligung
nach § 9 ROG in Verbindung mit § 4 HLPG*

*Beschluss der Hessischen Landesregierung
vom 04.12.2017*

2000



LEP

Vorwort

Der Entwurf der Dritten Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 (StAnz.18/2017, S. 478; 19/2017, S. 494) strukturiert die räumliche Entwicklung des Landes durch landespolitisch und landesweit bedeutende Festlegungen. Die Vorgaben des geänderten Landesentwicklungsplans wirken über die Regionalplanung der drei hessischen Planungsregionen bis auf die Ebene der kommunalen Bauleitplanung hessischer Städte und Gemeinden.

Der Entwurf der Dritten Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 lag in der Zeit vom 08. Mai bis 17. Juli 2017 öffentlich aus. Stellungnahmen konnten bis zum 31. Juli 2017 eingereicht werden. Nach Auswertung der von Städten und Gemeinden, Trägern öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit eingereichten Stellungnahmen, ergibt sich ein Änderungsbedarf für die Planziffer 5.1.6, um inhaltliche Missverständnisse und rechtliche Unsicherheiten zu vermeiden. Diese Änderungen könnten zu einer erstmaligen oder stärkeren Berührung von Belangen führen. Aus Gründen der Transparenz sowie aus verfahrensrechtlichen Gesichtspunkten wird der geänderte Entwurf zu dieser Planziffer einer erneuten Beteiligung unterzogen.

Bildnachweise Deckblatt

Obere Reihe: Bild 1: Carsten Ott, Bild 2-4: Michael Koch

Untere Reihe: Bild 1: Michael Koch, Bild 2: Rainer Keller, Bild 3-5: Michael Koch

Inhaltsübersicht

1. Rechtsgrundlage	1
2. Anlass und Ergebnis der Abwägung	1
3. Neufassung der Planziffer 5.1.6	4
4. Umweltprüfung	8

1. Rechtsgrundlage

Nach § 9 Abs. 3 Satz 1 des Raumordnungsgesetzes (ROG) vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808), ist der geänderte Teil des Entwurfs eines Raumordnungsplans erneut auszulegen, wenn der Planentwurf nach der öffentlichen Auslegung nach § 9 Abs. 2 ROG dergestalt geändert wird, dass dies zu einer erstmaligen oder stärkeren Berührung von Belangen führt. In Bezug auf die Änderung ist erneut Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Die Vorschrift des § 9 Abs. 3 Satz 1 ROG ist am 29. November 2017 in Kraft getreten. Nach § 27 Abs. 1 ROG werden Verfahren zur Aufstellung von Raumordnungsplänen, die vor dem 29. November 2017 förmlich eingeleitet wurden, nach der bis zum 28. November 2017 geltenden Rechtslage abgeschlossen. Ist mit gesetzlich vorgeschriebenen einzelnen Schritten des Verfahrens noch nicht begonnen worden, können diese auch nach den am 29. November 2017 in Kraft getretenen Vorschriften des ROG durchgeführt werden.

Das Verfahren zur Dritten Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 (LEP) ist vor dem 29. November 2017 förmlich eingeleitet worden. Mit der erneuten Auslegung des geänderten Teils des LEP-Entwurfs ist nicht vor dem 29. November 2017 begonnen worden. Aus diesem Grund wird diese nach den am 29. November 2017 in Kraft getretenen Vorschriften des ROG durchgeführt.

Demzufolge wird der geänderte Teil des LEP-Entwurfs erneut ausgelegt. In Bezug auf die Änderung wird erneut Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

2. Anlass und Ergebnis der Abwägung

Nach Auswertung der zum Entwurf der Dritten Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 eingegangenen Stellungnahmen ergibt sich ein Änderungsbedarf der Festlegungen der Planziffern 5.1.6-2 und 5.1.6-3 nebst Begründung. Die Änderungen dienen der Klarstellung, welcher inhaltliche und rechtliche Gehalt vom Verordnungsgeber mit der Planziffer 5.1.6 Luftverkehr der Dritten Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 beabsichtigt wird.

Die Festlegungen in den Planziffern 5.1.6-2 und 5.1.6-3 sahen sich im Rahmen der Beteiligung erheblicher Kritik ausgesetzt, wobei Regelungsziele und -wirkungen unterstellt wurden, die mit den Festlegungen nicht verfolgt werden sollen.

Die Beteiligten haben u. a. vorgetragen, in der Kennzeichnung der Planziffer 5.1.6-2 als Ziel der Raumordnung liege eine weitreichende Verpflichtung zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit, die über die Bestandssicherung hinausgehe und in Konflikt mit den Festlegungen in den Planziffern 5.1.6-4 und 5.1.6-5 trete. In diesem Zusammenhang müsse auch die besondere Lage des Frankfurter Flughafens in einem Ballungsraum berücksichtigt werden. Dem Flughafen solle eine Funktion zugewiesen werden, die diesem nach dem Planfeststellungsbeschluss 2007 nicht zukommt, indem ein dem Betreiber unterstelltes Geschäftsmodell zur Ansiedlung von Low-Cost Carriern legitimiert werden solle, da dieses Segment alleine das geforderte Wachstum generieren könne. Als Kernaufgabe des Flughafens müsse vielmehr die Anbindung der Region an den internationalen Luftverkehr und eine Konzentration auf den Originärverkehr gesehen werden. Eine solche weitreichende Verpflichtung erfordere zudem eine umfangreichere Umweltprüfung. Weiter dürfe der LEP nicht einseitig auf die Wettbewerbsfähigkeit eines einzelnen, privat organisierten Unternehmens zielen.

Hinsichtlich Planziffer 5.1.6-3 wurde vorgetragen, diese Festlegung sei nicht eindeutig formuliert, zudem sei sie unklar in ihrem Verhältnis zu dem Grundsatz unter III.1 der 1. Änderung des LEP Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt Main –, wonach aus Rücksichtnahme auf die besonders schutzwürdige Nachtruhe der Bevölkerung ein umfassender Lärmschutz in den Kernstunden der Nacht von herausragender Bedeutung sei.

Es wurde von der Luftverkehrsseite unterstellt, dass mit der Festlegung eine Verschärfung der Nachtflugbeschränkungen bis hin zu einem Verbot planmäßiger und unplanmäßiger Flüge beabsichtigt sei. Es wurde der Einwand vorgebracht, bei 5.1.6-3 handele es sich um eine verbindliche Festlegung zum Betrieb des Flughafens, die nicht in die Kompetenz der Raumordnung falle.

Von der Seite der Kommunen, der Bevölkerung und der Umweltverbände wurde unterstellt, dass eine Lockerung gegenüber dem Nachtflug-Grundsatz unter III.1 der 1. Änderung des LEP Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt Main –, beabsichtigt sei.

Zudem wurde darauf hingewiesen, dass Ziele der Raumordnung hinreichend bestimmt sein müssen, um einem Normadressaten einen Handlungsbefehl in einem bestimmten Sachbereich zu geben, und vom Plangeber abschließend gegen andere Belange abgewogen sein müssen. Diese hinreichende Bestimmtheit und Abgewogenheit fehle den Planziffern 5.1.6-2 und 5.1.6-3.

Der Schwerpunkt der Kritik lag auf den unterstellten möglichen Folgen für den Bestand der Nachtflugbeschränkungen für den Flughafen Frankfurt Main, darunter das Verbot planmäßiger Flugbewegungen von 23-5 Uhr. Dies wurde auch an der Tatsache festgemacht, dass die beiden Festlegungen als Ziele und nicht als Grundsätze der Raumordnung bezeichnet waren. Dabei wurde je nach Art der Betroffenheit kritisiert, dass die Festlegungen eine Verschärfung der derzeitigen Nachtflugbeschränkungen bewirken würden oder dass sie eine Lockerung der derzeitigen Nachtflugbeschränkungen bewirken würden. Die Festlegungen wurden also – je nach Sichtweise – inhaltlich gegensätzlich interpretiert. Weder die eine, noch die andere Sichtweise entspricht der Intention der Festsetzungen. Die Einführung der Planziffern G 5.1.6.-1 bis -3 zielt ausdrücklich nicht auf eine Änderung der gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 sowie dem Bescheid zur Planänderung vom 29.05.2012 zur Anpassung an die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts

getroffenen Betriebsbeschränkungen zwischen 22-6 Uhr oder auf eine Aufhebung des mit der 1. Änderung des LEP Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt Main – im Jahr 2007 eingeführten Grundsatzes unter Planziffer III.1 ab. Beabsichtigt ist vielmehr, dass die besondere Bedeutung der Nachtruhe für den gesamten Zeitraum von 22-6 Uhr auch raumordnerisch festgelegt wird, ebenso wie die von der Rechtsprechung entwickelte Differenzierung der Schutzintensität in der Nacht mit der herausgehobenen Bedeutung der Kernstunden der Nacht von 23-5 Uhr.

Um die entsprechende Klarstellung zu erreichen, wurden folgende Änderungen am bisherigen Entwurf vorgenommen

- Beide Festlegungen sollen ihrem eigentlichen Gehalt gemäß nicht mehr als Ziel, sondern als Grundsatz bezeichnet werden. Es handelt sich um Gewichtungsmaßstäbe für die Abwägung möglicher, aber derzeit nicht absehbarer nachfolgender Verfahren oder Maßnahmen, wie z. B. den Lärmminimierungsplan gemäß Planziffer 5.1.6-5.
- Der Wortlaut von 5.1.6-2 wird geändert, indem das Wort „stärken“ durch das Wort „sichern“ ersetzt wird.
- Der Wortlaut von 5.1.6-3 wird geändert, in dem die mit dem Wort „insbesondere“ ursprünglich beabsichtigten Schutzmaßstäbe nun ausdrücklich umschrieben werden. Ebenso wird zudem als Hinweis auf die Rechtslage die Fortexistenz des Grundsatzes III.1 aus der 1. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 nun auch an dieser Stelle benannt.
- Die Begründungen zu den Planziffern wurden u. a. dahingehend ergänzt, dass klargestellt wird, dass die Festlegungen nicht auf eine Änderung der Nachtflugbeschränkungen abzielen.

Die Planziffern 5.1.6-1 sowie 5.1.6-4 bis -8 bleiben nach Auswertung der Stellungnahmen unverändert. Teilweise wurden jedoch ergänzende Hinweise in die Begründung aufgenommen. Ebenso wurde am 7.11.2017 das Bündnis für eine Lärmobergrenze öffentlich vorgestellt, worauf in der Begründung zu 5.1.6-4 und 5.1.6-5 Bezug genommen wird.

Auch wenn es sich bei den geplanten Änderungen im Wesentlichen um eine inhaltliche und rechtliche Klarstellung handelt, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Belange der Luftverkehrswirtschaft auf der einen und der Bevölkerung auf der anderen Seite durch die geplante – wenn auch geringfügige – Änderung des formalen und materiellen Regelungsgehaltes erstmalig bzw. stärker berührt werden. Daher wird eine erneute Beteiligung durchgeführt.

3. Neufassung der Planziffer 5.1.6

Planziffer 5.1.6 Luftverkehr erhält folgende Fassung:

5.1.6 Luftverkehr

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.*
- 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.
- 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.
- 5.1.6-8 (G) Die bestehenden Verkehrslandeplätze Frankfurt-Egelsbach, Allendorf-Eder, Breitscheid, Gelnhausen, Marburg-Schönstadt und Reichelsheim sollen den Anschluss der Regionen an die Allgemeine Luftfahrt bedarfsgerecht ergänzen. Der Bestand dieser Flugplätze soll gesichert werden.

Der Regionalflughafen Kassel-Calden (Kassel-Airport) soll die Nachfrage nach Luftverkehrsinfrastruktur für die kommerzielle Verkehrsluftfahrt in Nordhessen befriedigen. Daneben soll er das Zentrum für die Allgemeine Luftfahrt sowie luftfahrtaffine Gewerbe in Nordhessen sein. Eine leistungsfähige ÖPNV- und Straßenanbindung soll sichergestellt und im Bedarfsfall optimiert werden.

Begründung zu 5.1.6-1 und 5.1.6-2:

Der liberalisierte europäische und weltweite Luftverkehr befindet sich in stetigem, wenn auch bereichsspezifisch unterschiedlich starkem Wachstum. In den Umgebungen von Flughäfen generiert der Luftverkehr damit Wertschöpfung, ist aber auch Ursache für Umwelt- und Lärmbelastungen in den jeweiligen Flughafenregionen. Der Flughafen Frankfurt Main als der bedeutendste Zugang Deutschlands zum internationalen Luftverkehr ist langfristig wettbewerbsfähig zu erhalten, damit er auch weiterhin seinen Beitrag als Wirtschaftsfaktor von herausragender Bedeutung und seine nationale und internationale Verkehrsfunktion für die Rhein-Main-Region und das ganze Land leisten kann.

Begründung zu 5.1.6-3:

Der Grundsatz 5.1.6-3 greift die vom Bundesverwaltungsgericht in seiner Rechtsprechung, unter anderem in seinem Urteil vom 04.04.2012 (4 C 8.09 u. a.) zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main, entwickelten Maßstäbe zum Schutz der Nachtruhe zwischen 22-6 Uhr auf. Der Grundsatz 5.1.6-3 berücksichtigt die von der Rechtsprechung betonte Bedeutung der Nachtruhe und nimmt die Differenzierung für die Schutzintensität der Nachtstunden zusätzlich als raumordnerische Festlegung auf.

Die Einführung der Ziffern G 5.1.6.-1 bis 3 zielt ausdrücklich nicht auf eine Änderung der gemäß Planfeststellungsbeschluss vom 18.12.2007 sowie dem Bescheid zur Planänderung vom 29.05.2012 zur Anpassung an die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts getroffenen Betriebsbeschränkungen zwischen 22-6 Uhr oder auf eine Aufhebung des mit der 1. Änderung des LEP Hessen 2000 – Erweiterung Flughafen Frankfurt Main – im Jahr 2007 eingeführten Grundsatzes III.1 G ab.

Begründung zu 5.1.6-4 und G 5.1.6-5:

Bereits das Mediationsverfahren sah als Ergebnis die Einführung einer Lärmobergrenze vor. Einer der fünf als im Mediationspaket von 2000 miteinander verknüpft angesehenen Empfehlungen war der sogenannte Anti-Lärm-Pakt, mit dem ein Lärmkontingent eingeführt sowie lokale Lärmobergrenzen definiert werden sollten. Anfang 2007 erfolgte zur Vorbereitung des nachfolgenden Planfeststellungsbeschlusses zum Flughafenausbau eine Änderung des LEP Hessen 2000. In der Präambel zur Änderung wurde ausdrücklich auf die Absicht der Landesregierung verwiesen, alle fünf Bestandteile des Mediationspakets zum Ausbau umzusetzen, also auch den Anti-Lärm-Pakt. Dies soll nun durch die Einführung der Regelung in den Planziffern 5.1.6-4 und 5.1.6-5 in der Dritten Änderung des LEP Hessen 2000 erfolgen. Die Regelung ist zudem aufgrund neuer Erkenntnisse in der Lärmwirkungsforschung erforderlich. Denn obwohl das Wachstum des Luftverkehrs seit 2007 hinter den Prognosen zurückgeblieben ist und seit Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest in den Kernstunden der Nacht von 23-5 Uhr keine planmäßigen Bewegungen erfolgen, ist die Zahl der aufgrund des Fluglärms des Flughafens Frankfurt Main Hochbelastigten seit 2005 deutlich gestiegen. In der umfassenden NORAH Studie aus 2015 wurden die Auswirkungen u. a. des Flugbetriebs auf die Gesundheit, Lärmbelästigung und Lebensqualität in der Rhein-Main Region sowie auf die kognitive Entwicklung und Lebensqualität von Kindern untersucht. Es wurden negative Wirkungen durch Fluglärm festgestellt, die über den damaligen Annahmen liegen. Hinsichtlich der Wirkungen von Fluglärm auf die Lärmbelästigung und Lebensqualität der Wohnbevölkerung lag zum Beispiel im Vergleich zu 2005 der für 2013 ermittelte Dauerschallpegel, ab dem sich mehr als 25 % der Betroffenen als hoch belästigt empfanden, um mehr als 6 dB(A) tiefer. NORAH bestätigt damit einen in den letzten Jahren von mehreren Autoren beschriebenen Trend einer Verschiebung der Expositions-Wirkungsbeziehung für Fluglärm, d.h., eine Zunahme des Belästigungsempfindens bei

gleichen Fluglärmpiegeln. Dies zeigte sich allerdings nicht nur für Frankfurt, sondern in unterschiedlichen Ausmaßen auch für die übrigen in der NORAH-Studie untersuchten Flughäfen. Die Studie hat auch bestätigt, dass Fluglärm bestimmte Krankheitsrisiken statistisch signifikant erhöht. Gegenüber bisherigen Studien ist u. a. die Erkenntnis neu, dass alle Verkehrslärmarten dazu beitragen können, das Risiko für die Erkrankung an einer depressiven Episode zu erhöhen. Die Auswirkungen bei Fluglärm waren hierbei gegenüber anderen Verkehrsträgern am höchsten. Für Fluglärmbelastungen wurde eine Risikoerhöhung insbesondere in mittleren Pegelbereichen festgestellt, während das Risiko bei sehr hohen Schallpegeln wieder zu sinken scheint. In von Fluglärm belasteten Gebieten zeigten sich beeinträchtigende Effekte der Fluglärmexposition auf die Leseleistungen der untersuchten Grundschul Kinder der zweiten Klassenstufe. Bezogen auf den eingesetzten Lesetest bedeuteten je 10 dB(A) mehr Fluglärm einen Rückstand in der Leseentwicklung gegenüber unbelasteten Gebieten um etwa einen Monat.

Baulicher Schallschutz und die Ausstattung mit angemessenen Belüftungseinrichtungen, wie er durch das Fluglärmgesetz sowie ergänzende landesrechtliche Förderprogramme am Standort Frankfurt realisiert wird, ist und bleibt ein wichtiger Baustein zur Abmilderung der negativen Lärmwirkungen. Allerdings zeigt der heutige Erkenntnisstand, dass dieses Instrument allein nicht geeignet ist, den Konflikt zwischen den bestehenden Zielsetzungen des Flughafens Frankfurt zu bewältigen. Für die Nacht wurde durch die Einführung der weitgehenden Betriebsbeschränkungen mit einem Verbot planmäßiger Flüge von 23-5 Uhr sowie einer Höchstzahl von 133 Bewegungen von 22-6 Uhr dem Schutzgedanken bereits Rechnung getragen. Die neu eingeführten Planziffern 5.1.6-4 und 5.1.6-5 sehen über den Schutz der Nachtruhe hinaus Vorgaben der Landesplanung zur Begrenzung der Auswirkungen des Fluglärms im Sinne eines Lärmschutzziels vor. Damit wird auch einer weiteren von NORAH bestätigten Erkenntnis der Lärmwirkungsforschung Rechnung getragen, nämlich dass sich das Ausmaß an wahrgenommener Belästigung durch Lärm insgesamt verringert, wenn die Betroffenen darauf vertrauen können, dass die verantwortlichen Institutionen die Belastungssituation wirksam adressieren und sie der Belastung nicht unbegrenzt ausgesetzt sind.

Über das Gebot der Begrenzung der erheblich von Fluglärm betroffenen Flächen ist sicherzustellen, dass die Entwicklung des Flughafens gemäß Planziffer 5.1.6-1 und 5.1.6-2 so erfolgt, dass die Belastung der Region durch Fluglärm minimiert wird, die Nutzung von technisch fortgeschrittenen lärmärmeren Flugzeugen sowie An- und Abflugverfahren voran gebracht wird und der Flugbetrieb so erfolgt, dass die erheblich von Fluglärm betroffene Fläche begrenzt bleibt. Hierbei ist darauf zu achten, dass die im Zuge der Festlegungen aus 2007 zum Ausbau des Flughafens prognostizierte Lärmbelastung für den Planfall um 1,8 dB(A) unterschritten bleibt, in dem die aufgrund des zeitverzögerten Wachstums mindestens möglichen technischen Minderungspotenziale genutzt werden. Dies bedeutet, dass die Größe der Fläche, die mit einem Dauerschallpegel (Tag 6-22 Uhr) von mehr als 60 dB(A) (höchstbetroffene Gebiete) belastet ist gegenüber dem aktuellen Niveau nicht mehr wesentlich ansteigen soll. Gleiches gilt für die Größe der Fläche, die mit einem Dauerschallpegel (Tag 6-22 Uhr) von mindestens 55 dB(A) belastet ist (hoch betroffene Gebiete).

Die Planziffern 5.1.6-4 und 5.1.6-5 können auch durch freiwillige Maßnahmen umgesetzt werden. Die in dem Bündnispapier „Lärmobergrenze: Fluglärm gemeinsam begrenzen – das Mediationsergebnis vollenden“ vom 07.11.2017 beschriebene Lärmobergrenze und das in dieser gemeinsamen Absichtserklärung beschriebene Vorgehen zur Entwicklung von Lärminderungsmaßnahmen stellen solche freiwilligen Maßnahmen dar, deren Einhaltung

zugleich eine abschließende und umfassende Umsetzung der Planziffern 5.1.6-4 und 5.1.6-5 darstellt.

Die Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffemissionen ist des Weiteren insbesondere durch Optimierung der Flugzeugtechnik, der Flugverfahren und flugbetrieblichen Verfahren, durch die Entgeltpolitik des Flughafenbetreibers weiterzuverfolgen. Die neu eingefügte Planziffer 5.1.6-5 sieht vor, dass regelmäßig Potenziale des aktiven Schallschutzes identifiziert werden. Die proaktive Entwicklung und Prüfung möglicher technischer oder betrieblicher Lärminderungsmöglichkeiten oder ökonomischer Anreize soll befördern, den Flugverkehr so lärmarm wie möglich durchzuführen. Dieses Ziel der Landesplanung knüpft an eine bisher am Standort Frankfurt bereits freiwillig geübte Praxis an, die aktuell z. B. auf Arbeiten des vom Land eingerichteten und finanzierten Forums Flughafen und Region sowie der Allianz für Lärmschutz des Landes Hessen und der Akteure der Luftverkehrswirtschaft aus dem Jahr 2012 zurückgreift, und in die auch der Flughafenbetreiber, die Flugsicherungsorganisation, die Fluglärmkommission und Airlines eingebunden sind. Mit der Regelung soll diese Praxis konsolidiert und verstetigt werden. Hiervon getrennt zu betrachten bleibt die Lärmaktionsplanung nach § 47d BImSchG, in die Ergebnisse der Arbeiten zum Lärmminimierungsplan jedoch einfließen können.

Begründung zu 5.1.6-6 und G 5.1.6-7:

Zur Absicherung seiner Attraktivität, und um Fluggästen und Arbeitnehmern einen möglichst zügigen und umweltschonenden Transport zum Flughafen zu ermöglichen, soll der Flughafen gut an den öffentlichen Nahverkehr der Region angebunden sein. Dies gilt auch für die nach 2007 neu zu entwickelnden Bereiche wie das Terminal 3.

Im Sinne einer rationalen Arbeitsteilung zwischen den Verkehrssystemen kommt der Luftfahrt eine besondere Bedeutung im interkontinentalen und innereuropäischen Verkehr über längere Distanzen zu. Das im Entstehen begriffene europäische Schienen-Hochgeschwindigkeitsnetz ermöglicht zum Teil schon heute konkurrenzfähige Reisezeiten. Hierbei ist zu bedenken, ob die durch den Betrieb hervorgerufenen erheblichen Belastungen in der dicht besiedelten Rhein-Main-Region durch Attraktivitätssteigerungen für eine Verlagerung von dafür in Frage kommenden Verkehren vermindert werden können.

Eine Verlagerung des Kurzstreckenverkehrs auf die Schiene dient nicht allein nur dem Umweltschutz, vielmehr werden auch Kapazitäten für den Mittel- und Langstreckenverkehr frei, für den das Flugzeug das am besten geeignete Verkehrsmittel darstellt.

Begründung zu 5.1-6-8:

Verkehrslandeplätze und Regionalflughäfen sind als Schnittstelle zwischen Luft- und Bodenverkehr wichtige Bestandteile des Verkehrsnetzes. Sie sichern die Anbindung an das nationale und internationale Luftverkehrsnetz und stellen einen wichtigen Standortfaktor für die Wirtschaft dar.

Zur Steigerung der Attraktivität der Wirtschaftsregion sowie zur Stärkung des Logistikstandorts Nordhessen ist der Luftverkehrsstandort Kassel-Calden (Kassel-Airport) zu einem leistungsfähigen Regionalflughafen in der Mitte Deutschlands und Europas ausgebaut worden. Er erfüllt daneben wichtige Funktionen für die Allgemeine Luftfahrt und das luffahrtaffine Gewerbe in der Region.

4. Umweltprüfung

Infolge der Änderung der Planziffer 5.1.6 ergeben sich keine neuen / zusätzlichen erheblichen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter. Daher ist eine erneute Auslegung des Umweltberichtes nicht erforderlich.