Region der Zukunft
Landkreis Darmstadt-Dieburg

Verwaltungsvorlage

Vorlage-Nr.: **1722-2008/DaDi** vom 21.01.2008
Aktenzeichen: 661-003

Fachbereich: L/1 - Wirtschaft, Standortentwicklung, Bürgerservice
Beteiligungen: *L - Landrat*

Kostenstelle: **880001 Wirtschaftsentwicklung**

Beschlusslauf:

Nr.	*Gremium*	*Status*	*Zuständigkeit*
1.	Kreisausschuss	N	Zur Kenntnisnahme
2.	Infrastruktur- und Umweltausschuss	Ö	Zur Kenntnisnahme

Betreff: **Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main vom 18.12.2007**

Landrat Jakoubek berichtet:

Für den geplanten Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt/Main wurde vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung nunmehr der Planfeststellungsbeschluss gefasst. Dieser beinhaltet, neben den Kernmaßnahmen, Entscheidungen zu Hochbauten und baulichen Anlagen auf dem Flughafengelände, straßenrechtliche Entscheidungen, wasserrechtliche Entscheidungen, Entscheidungen zur Flugtreibstoffversorgung, Forstrechtliche Entscheidungen, Belange von Naturschutz- und Landschaftspflege, Denkmalschutz und Raumordnung.

Die **wichtigsten Entscheidungen des Planfeststellungsbeschlusses** sind**:**

- Der Neubau einer 2800 m langen Landebahn nordwestlich des bestehenden Flughafens im Kelsterbacher Wald und der dazugehörigen Rollbahnen, Anflugbefeuerung und Navigationseinrichtungen. Damit verbunden sind Anpassungen und Neubauten im Bereich der Vor- und Rollfelder. Über der BAB 3, der K152/823 und der ICE-Trasse soll ein Brückenbauwerk errichtet werden.

- Weiterhin wurde der Bau neuer Flughafeneinrichtungen beschlossen. Dazu gehören ein neues Terminal und neue Luftfracht- und Flugzeugserviceflächen südlich der bestehenden Start- und Landebahnen. Hierfür ist eine Erweiterung des Flughafengeländes nach Süden in den Mark- und Grundwald notwendig.

- Erweiterung des flughafeninternen Straßennetzes und des Passagiertransfersystems.

- Anpassung und Neuerrichtung von Ver- und Entsorgungsanlagen, Errichtung einer neuen Kläranlage, Verlegung von Leitungstrassen.

- Im öffentlichen Straßennetz sind aufgrund der Neubauten einige Änderungen im Flughafenumfeld erforderlich, diese betreffen neben der K152 und K823 auch die BAB 5 im Bereich der Anschlussstelle Zeppelinheim.

- Maßnahmen zur Kompensation des mit dem Vorhaben verbundenen Eingriffs in Natur und Landschaft, Maßnahmen zur Wahrung der Kohärenz des europäischen ökologischen Netzes Natura 2000, Rodungsmaßnahmen sowie Ersatzaufforstungen.

  Bestandteil des Beschlusses sind weiterhin auch betriebliche Regelungen zu Starts und Landungen sowie zu Triebwerksprobeläufen und zum Wartungsbetrieb. Die wichtigsten Regelungen sind:

- Auf der neuen Landebahn sind Starts generell und Landungen bestimmter lärmintensiverer Flugzeugtypen ausgeschlossen. Auf der neuen Landebahn wird der Flugbetrieb zwischen 23:00 und 5:00 Uhr ausgeschlossen.

- Auf dem gesamten Flughafengelände gelten zur Tag- und Nachtzeit verschiedene Betriebsbeschränkungen abhängig vom Lärmemissionsverhalten der Flugzeugtypen.

- In der Zeit von 22:00 bis 6:00 sind Starts und Landungen auf durchschnittlich 150 Flugbewegungen pro Nacht begrenzt. Davon dürfen während der Mediationsnacht zwischen 23:00 und 5:00 Uhr durchschnittlich 17 Flugbewegungen je Nacht erfolgen, hierbei gelten Beschränkungen für lärmintensivere Flugzeugtypen.

- Zwischen 1:00 und 4:00 Uhr gilt ein generelles Verbot von Starts und Landungen auf allen Bahnen, Starts von Luftfrachtmaschinen sind von diesem Verbot ausgenommen.

- Von diesen betrieblichen Einschränkungen ausgenommen sind Landungen von Flugzeugen aus meteorologischen, technischen oder sonstigen Sicherheitsgründen, Starts und Landungen von Flugzeugen in medizinischen Hilfeleistungs- oder Katastropheneinsätzen, Evakuierungsflüge sowie Flüge in besonderem öffentlichen Interesse. Weitere Ausnahmen darf die Genehmigungsbehörde nur in Fällen besonderer Härte zulassen.

Die **Einwendungen des Landkreises Darmstadt-Dieburg** vom 25.02.2005 und vom 02.05.2007 wurden nur in geringem Umfang durch die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt:

- Die geforderte Berücksichtigung und Einhaltung aller Komponenten des Mediationsergebnisses hat nicht stattgefunden. Die Mediationsergebnisse wurden nur teilweise in die Entscheidungen mit einbezogen. Insbesondere das geforderte absolute Nachtflugverbot zwischen 23:00 und 5:00 wurde nicht in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Es fand jedoch eine Eingrenzung des Flugbetriebes und eine Regelung der erlaubten Flugzeugtypen in den Nachtstunden statt. Eine darüber hinausgehende Bindung der Planfeststellungsbehörde an das Mediationsergebnis besteht nicht.

- Das geforderte verbindliche Programm zur Lärmminderung und Lärmvermeidung wurde durch die Betriebsbeschränkungen für lärmintensivere Flugzeugtypen und weitere Einschränkungen teilweise umgesetzt. Die Vorhabensträgerin wird außerdem verpflichtet, an der Weiterentwicklung aktiver Schallschutzmaßnahmen zur Verringerung der Lärmbelästigung mitzuwirken. In jährlichen Abständen sollen zudem die Lärmauswirkungen des Flughafens durch die Vorhabensträgerin dargestellt werden. Eine Festlegung von lokalen Lärmobergrenzen wurde jedoch nicht integriert. Die angenommenen Werte für die noch auszuweisenden Schutzzonen liegen dabei über den in den Einwendungen des Landkreises geforderten und von Medizinern empfohlenen Grenzen.

- Die geforderten Mittel zum Ausgleich von Schadenersatzansprüchen durch Nutzungsänderungen oder räumliche Verlegung von Liegenschaften des Landkreises infolge des gesteigerten Fluglärms werden nicht bereitgestellt.

Das Entschädigungsgebiet für Übernahmeansprüche umfasst das Gebiet das von einem Dauerschallpegel von 70 dB(A) umschlossen wird, das Entschädigungsgebiet für hilfsweise Übernahmeansprüche wird vom Dauerschallpegel 60db(A) nachts begrenzt. Diese Grenzen werden voraussichtlich keine Liegenschaften des Landkreises berühren.

- Die Forderung nach einem Finanzfonds aus dem Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden des Landkreises finanziert werden können, wurde in diesem Sinne nicht erfüllt. Es stehen finanzielle Mittel für Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung, die jedoch nur in eng gesteckten Schutzzonen zum Einsatz kommen. In der noch genauer auszuweisenden Tag-Schutzzone 1 können auf Antrag Aufwendungen für passiven Schallschutz erstattet werden. Die Tag-Schutzzone 1 wird sich am Dauerschallpegel 60 dB(A) orientieren. In der Nachtschutzzone von 53dB(A) Dauerschallpegel können Schallschutzmaßnahmen in den Schlafräumen sensibler Einrichtungen wie Krankenhäuser oder Altenheime erstattet werden. Die Schallschutzansprüche werden daher nur sehr geringe Teile des Landkreises betreffen.

- Die geforderte Festschreibung der Maximumkapazität auf die in den Planungen angenommenen 701.000 Flugbewegungen jährlich wurde nicht berücksichtigt

- Die geforderte Festschreibung der Flugrouten wurde nicht berücksichtigt.

- Die geforderte Einhaltung der Flugrouten mit minimaler Lärmauswirkung (minimum noise routes) wurde nicht in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.

- Die geforderte Auseinandersetzung mit den Konsequenzen für die Siedlungsentwicklung fand im Rahmen der Planfeststellung statt. Die Auswirkungen auf Bauleitplanung und Siedlungsbeschränkungen wurden analysiert. Allerdings wurden keine Maßnahmen zur Konfliktbewältigung festgelegt. Überwiegend wurde angegeben, dass die Lärmauswirkungen auf die Städte und Gemeinden so gering seien, dass keine nachhaltige Störung der rechtswirksamen Bebauungspläne und Bebauungsplanverfahren zu befürchten sei. Für die entstehenden Siedlungsbeschränkungen wird ausgeführt, dass mit den dargestellten Einschränkungen kein Entzug der gemeindeeigenen Planungsmöglichkeiten verbunden sei. Die Städte und Gemeinden hätten grundsätzlich weiterhin die Möglichkeit der Planung anderer Nutzungen. Auf regionaler Ebene sei insgesamt eine Kompensation der infolge des planfestgestellten Vorhabens wegfallenden Siedlungszuwachsflächen möglich.