

Prof. Dr.-Ing. Gerhard Steinebach

Fachliche Stellungnahme zum

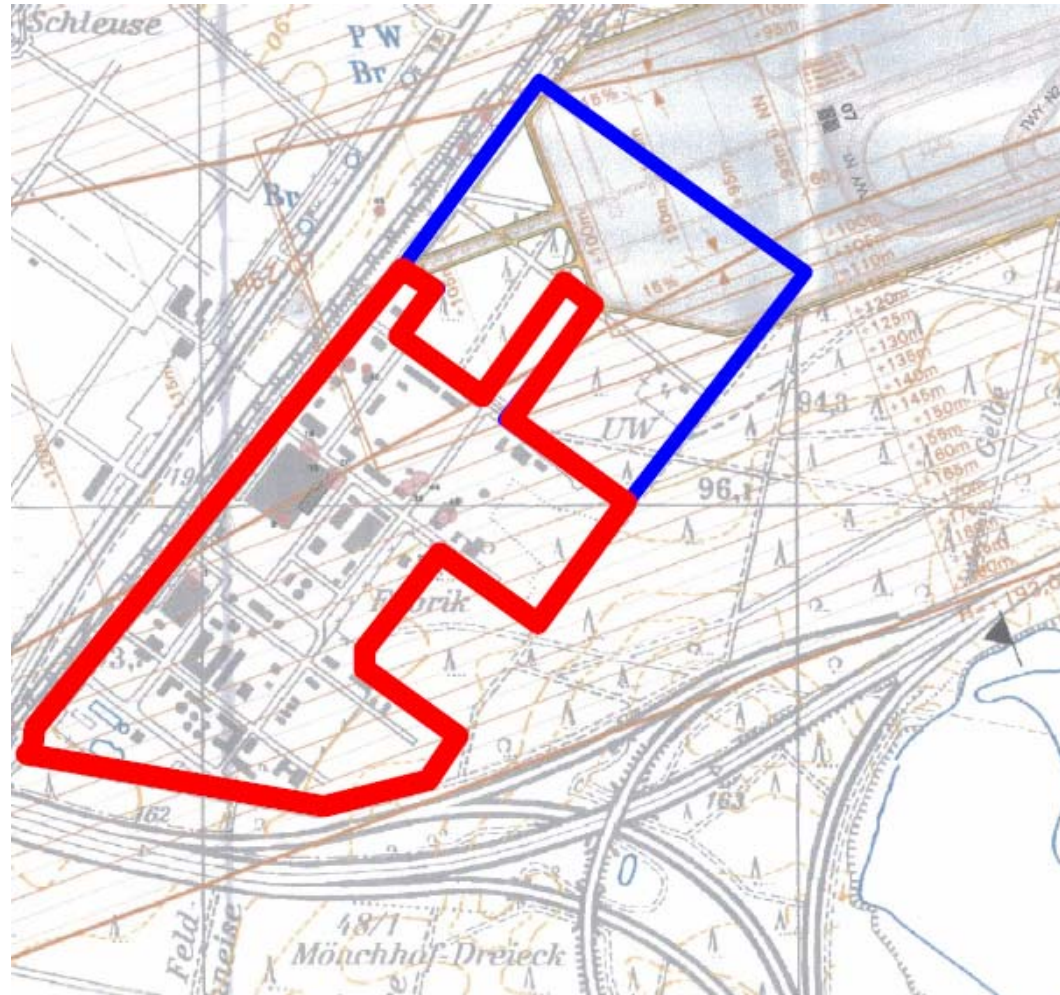
Planfeststellungsverfahren

Ausbau Flughafen Frankfurt Main

Grundstücksinanspruchnahme

durch Raumordnung

Grundstückseigentum Ticona / InfraServ

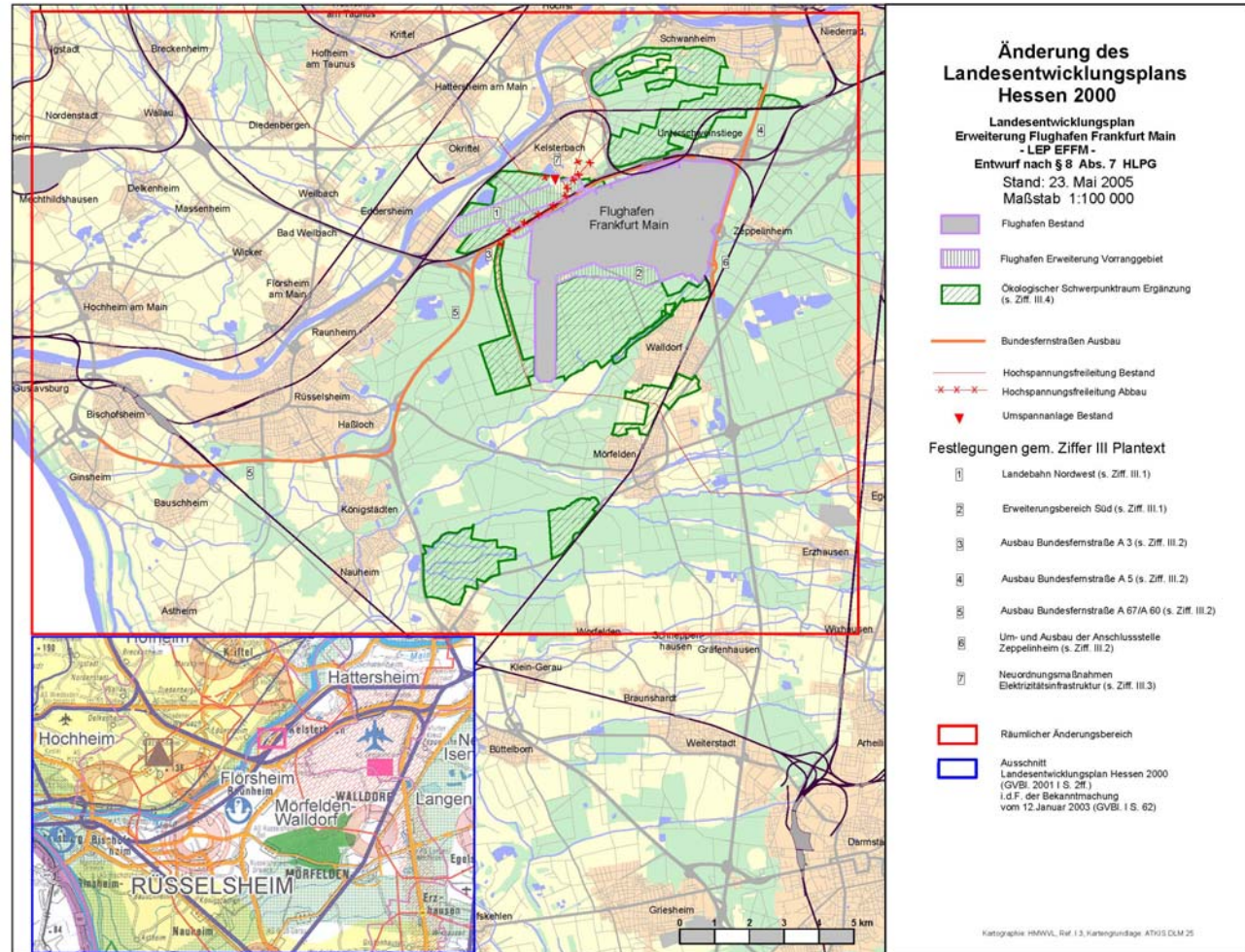


Rot = Werksflächen; **Blau** = Erweiterungs- und Waldflächen

PFV Flughafen Frankfurt

Grundstücksinanspruchnahme durch Raumordnung

Vorranggebietsfestlegung im E-LEP – Flughafen Frankfurt



Vorranggebietsfestlegung im E-LEP – Flughafen Frankfurt

Betroffenheit Ticona / InfraServ

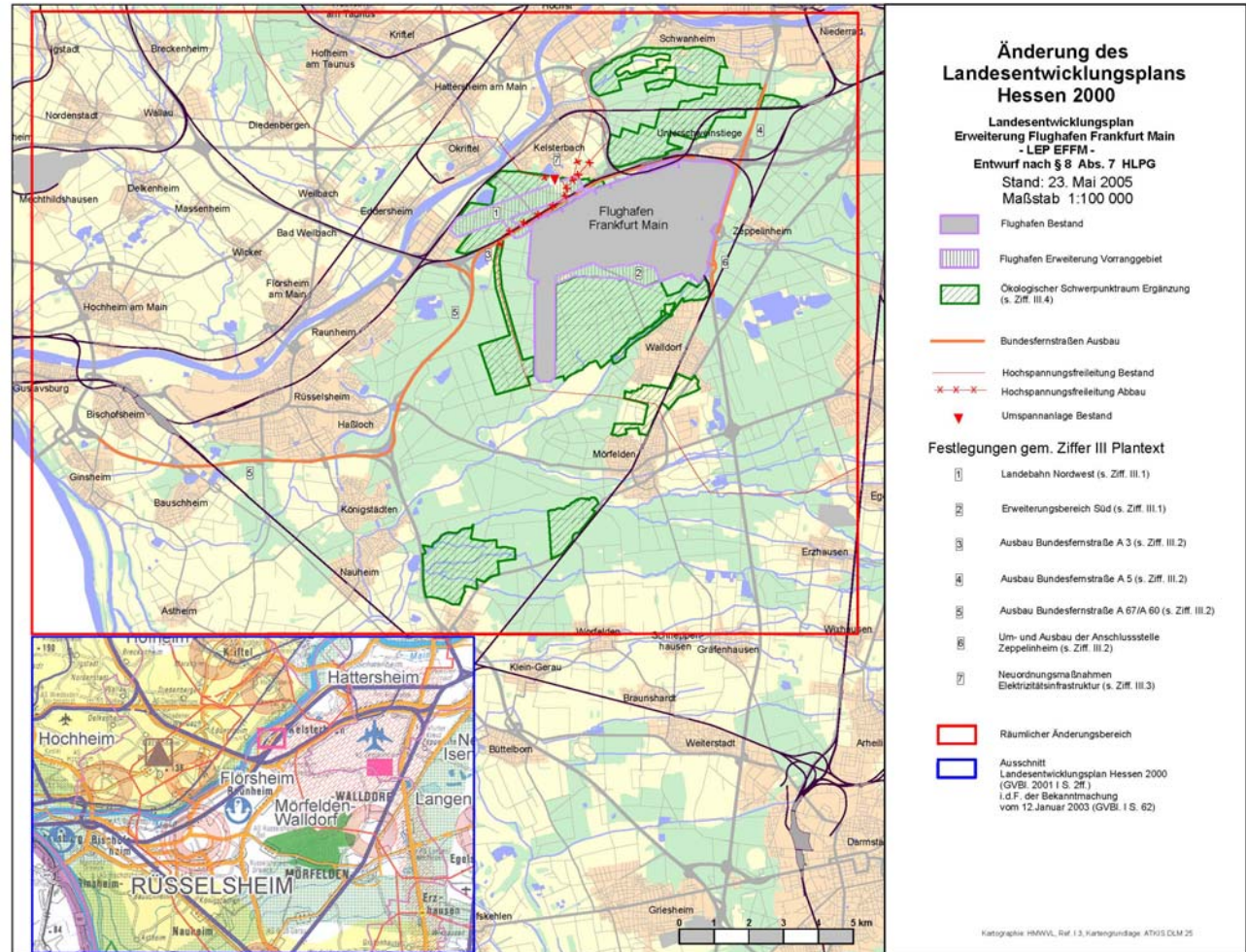


Rot = Werksflächen; **Blau** = Erweiterungs- und Waldflächen

PFV Flughafen Frankfurt

Grundstücksinanspruchnahme durch Raumordnung

Vorranggebietsfestlegung im E-LEP – Flughafen Frankfurt

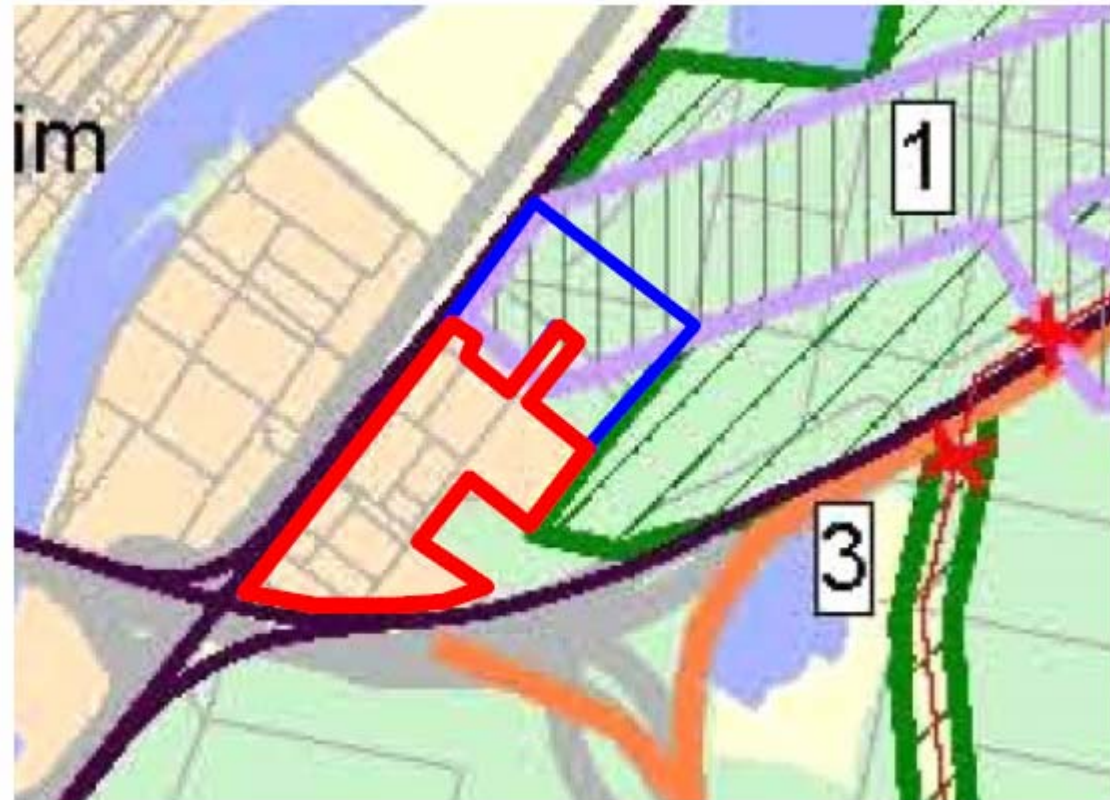


Grundprinzipien der Raumplanung

1. Es sind wenigstens die Konflikte zu lösen, die durch den Planungsanlass ausgelöst werden

Überprüfung des 1. Grundprinzips der Raumplanung








Vorranggebietsfestlegung im E-LEP – Flughafen Frankfurt

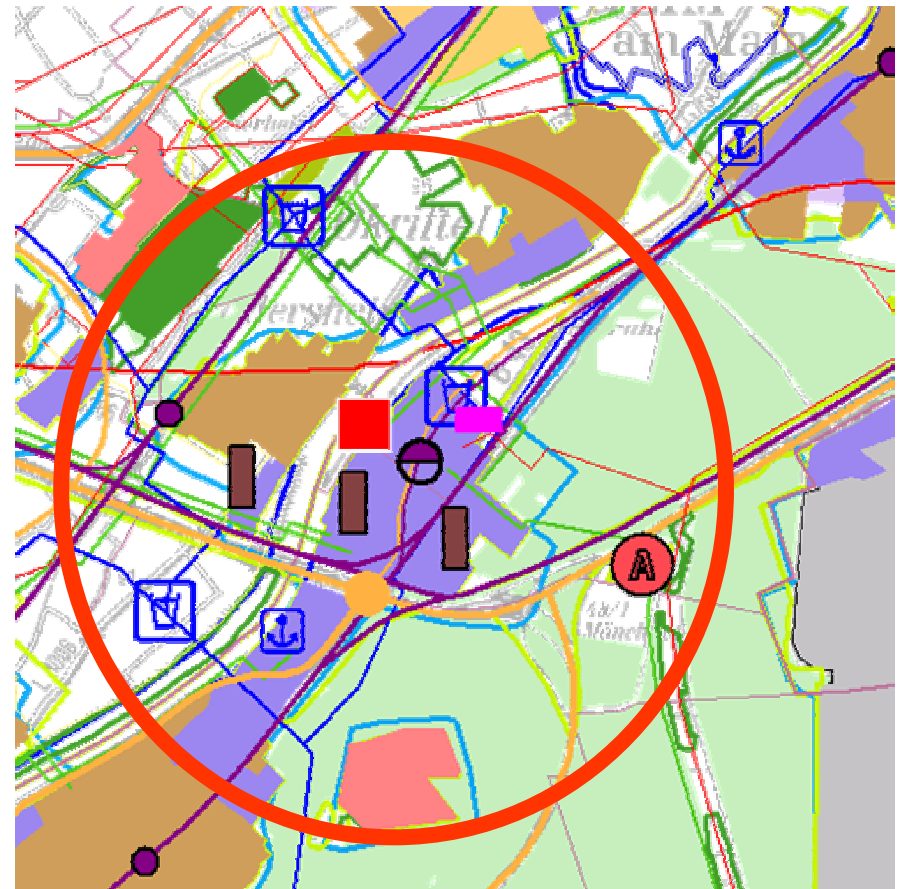


Rot = Werksflächen; **Blau** = Erweiterungs- und Waldflächen

Überprüfung des 1.Grundprinzips der Raumplanung








Unmittelbare Konflikte mit Festlegungen des Regionalplans Südhessen (westliche Schwelle)

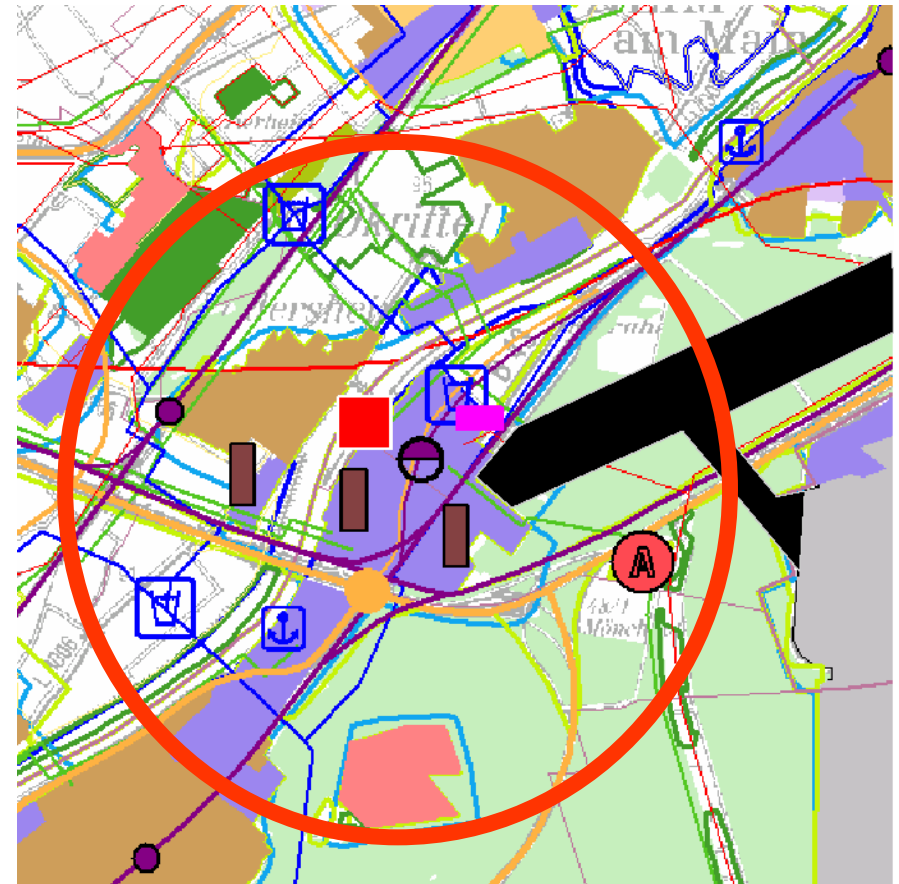
-  Siedlungsbestand Wohnen
-  Siedlungsbestand Gewerbe
-  Verlegung Bundesstraße,
 S-Bahn
-  Entwicklung
Güterverkehrszentrum
-  Regionaler Grünzug, Wald
-  Naturschutz



Überprüfung des 1.Grundprinzips der Raumplanung

Unmittelbare Konflikte mit Festlegungen des Regionalplans Südhessen (westliche Schwelle)

-  Siedlungsbestand Wohnen
-  Siedlungsbestand Gewerbe
-  Verlegung Bundesstraße,
 S-Bahn
-  Entwicklung
Güterverkehrszentrum
-  Regionaler Grünzug, Wald
-  Naturschutz



Beispiel: Kelsterbach Taubengrund

LEP/RPS:

Gewerbefläche (Best.)

FNP: Gewerbefläche G

**BPl: Gewerbegebiet
GE (mit
Betriebswhg.)**



Beispiel: Kelsterbach Taubengrund

Selbst wenn man eine fachplanungsrechtliche Zulässigkeit annimmt, ist die Fläche durch

... Bauhöhenbeschränkungen / Sicherheitsflächen

... Lärm (Mittelungs- und Maximalpegel)

... Normalbetriebliche Gefahren (insb. Wirbelschleppen)

... Unfallrisiken

nicht mehr angemessen nutzbar (vice-versa-Betrachtung mit Bauleitplanung) und erst recht nicht langfristig entwicklungsfähig im Sinne der Raumordnung.

Grundprinzipien der Raumplanung

- 2. Der Detaillierungsgrad von Planungsfestlegungen und Planungsgrundlagen muss in Ermittlungs-, Beschreibungs- und Bewertungstiefe identisch sein.**

Überprüfung des 2. Grundprinzips der raumbezogenen Planung

Bei flächenscharfer Festlegung einer Landebahn als Vorrangfläche bedeutet dies in der Raumordnung die vollständige Berücksichtigung von ...

Hindernisfreiheitsbereichen, Bauschutzbereichen,
Hindernisinformationsflächen, Richtfunkstrecken,
Lärmschutzzonen, Siedlungsbeschränkungsbereichen,
störfallrechtliche Abständen, An- und Abflugrouten,
Flugbewegungen

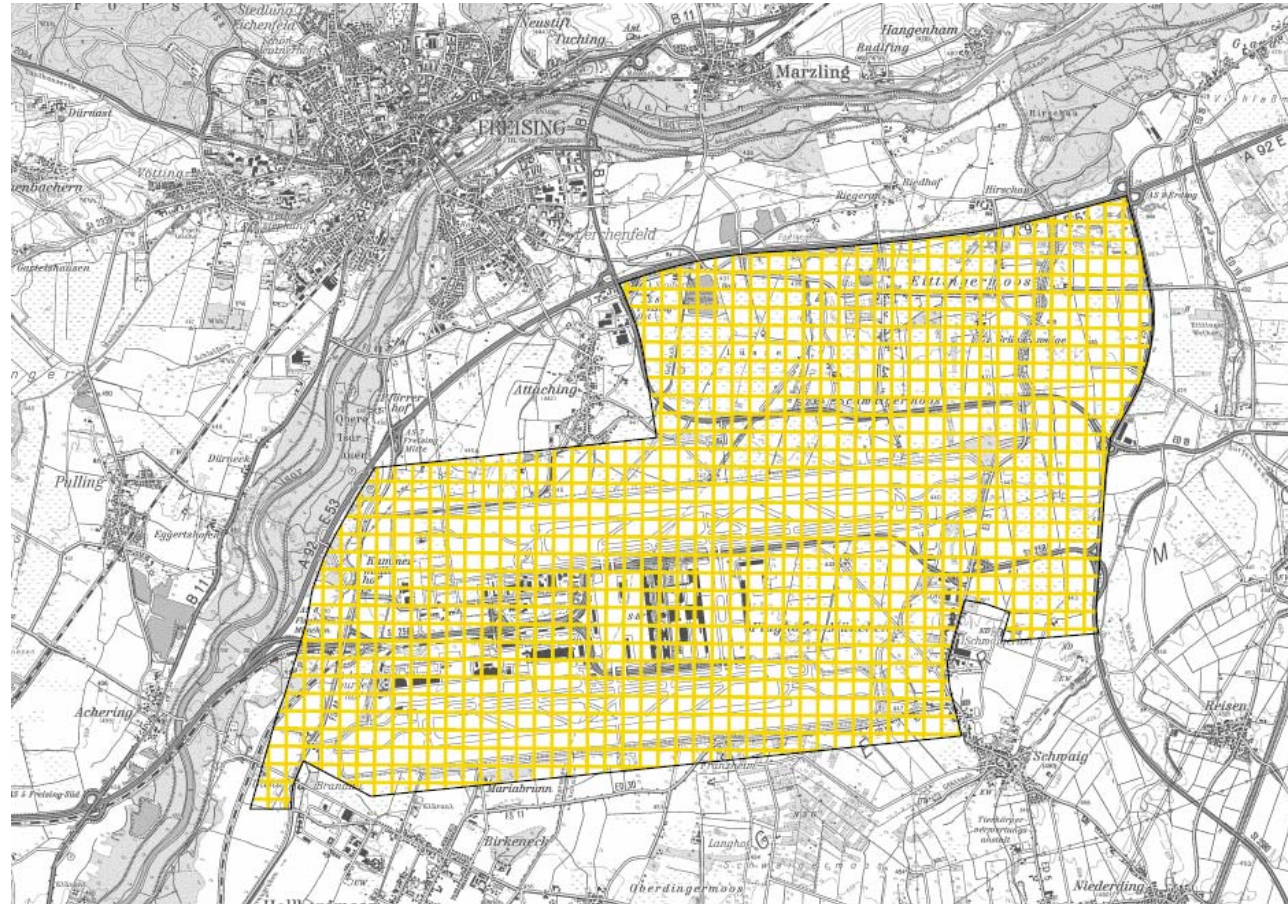
und vielem mehr.

Der E-LEP greift dies auf und übernimmt die Prognosen, Modellrechnungen und Bedarfsabschätzungen der Fraport AG mit allen Unklarheiten und Fehlern, veralteten Aussagen, zu kurzem Prognosehorizont und Widersprüchen.

Vorranggebietsfestlegung im LEP – Beispiel München

- **Langfristiger Zielhorizont.**
- **Zweck: Freihalten eines potentiell für eine Flughafenerweiterung geeigneten Raums von entgegenstehende Nutzungsänderungen.**
- **Keine Vorentscheidung über einen Flughafenausbau.**
- **Erst recht keine Verknüpfung mit einem konkreten Ausbaivorhaben.**
- **Keine antizipierte Auswirkungsbetrachtung.**

Vorranggebietsfestlegung im LEP – Beispiel München



Raumplanung ist die

systematische Einflussnahme

des **Gemeinwesens**

auf **konkurrierende** oder sich **überlagernde**
Raumnutzungsansprüche

durch **Ordnungs-, Gestaltungs- und Entwicklungsvorgänge**

auf unterschiedlichen **Planungsebenen**

in unterschiedlichen **Maßstäben**

und spezifischen **Zeithorizonten.**

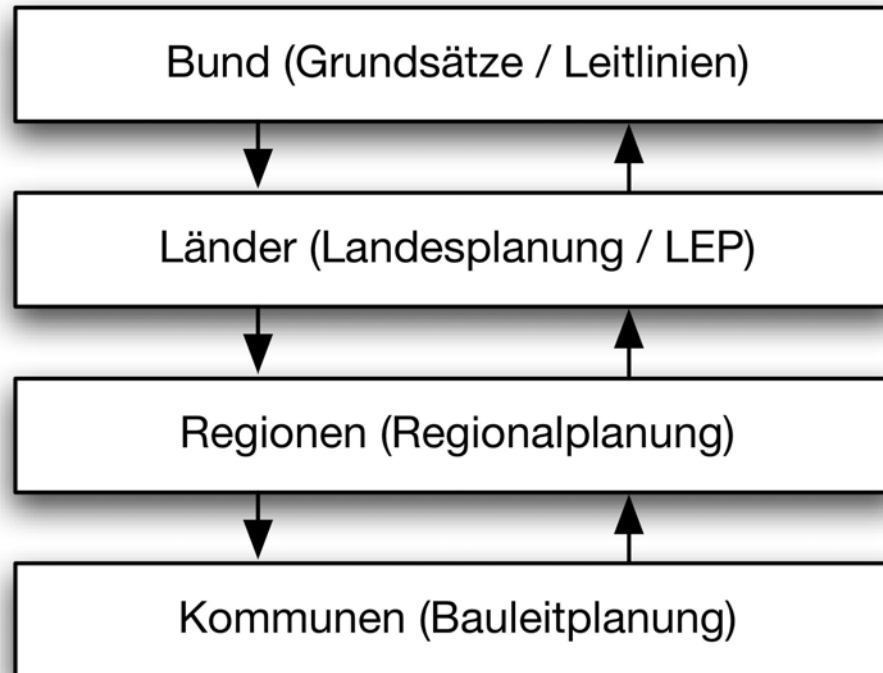
Ebenenspezifischer Standortbegriff

- Standortdefinitionen auf Gesamtraumebene (Land), Teilraumebene (Raumordnungsregion), Bereichsebene (Verflechtungsbereiche), Flächenebene (Gesamtstadt) und Parzellenebene (abschließend konkretisierte Plangebiete)
- Infrastruktur: Funktionale Differenzierung in
 - Makrostandorte bzw. –trassen auf Gesamt-, Teilraum- und Bereichsebene
 - Mikrostandorte: konkrete Einbindung der Infrastrukturen in die Siedlungsstruktur auf Flächen- und Parzellenebene
- Jeder Planungsebene ist eine Bandbreite von Standort- bzw. Trassenbegriffen zuzuordnen, für die sie jeweils geeignete Lösungsspezifika bereithält.
- LEP: Gesamtraumbegriff, Makrostandort mit deutlich kleinmaßstäblicherer und ungenauerer Schärfe als auf nachfolgenden Planungsebenen.

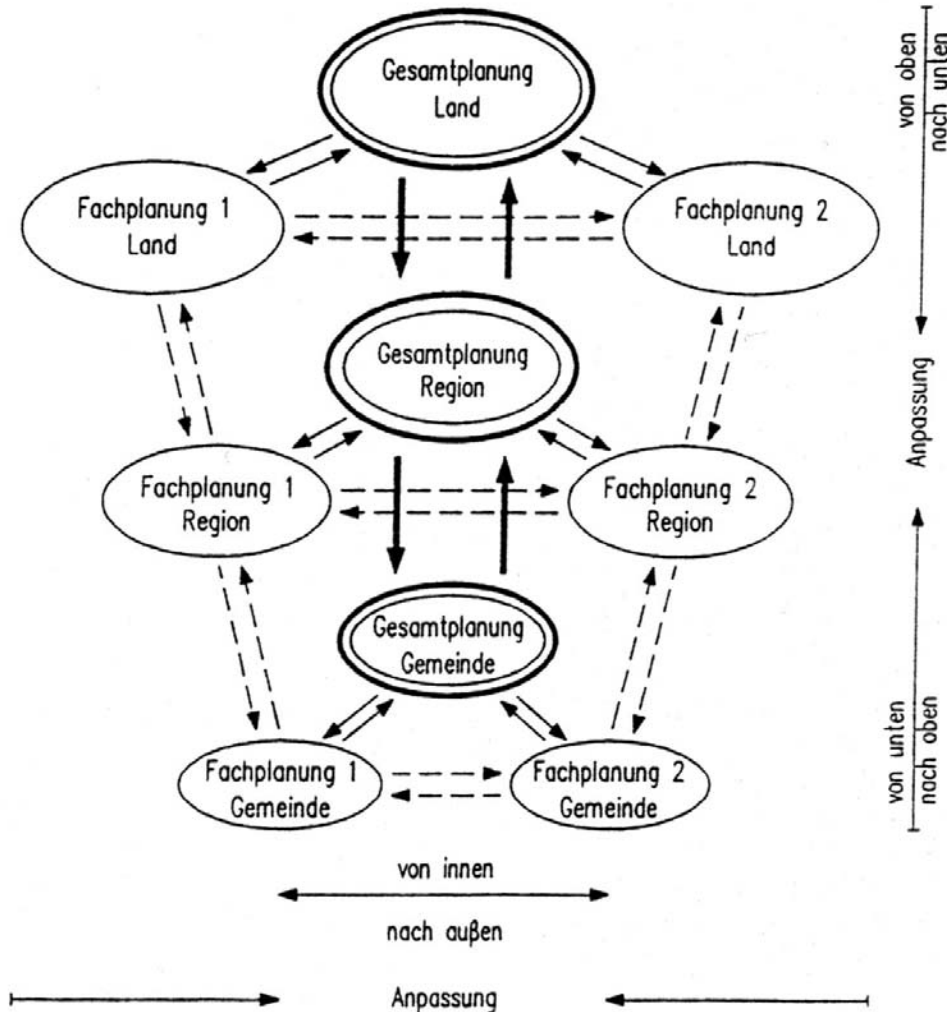
Ergebnis: Planungsebenen

- **Sinnvolle Zuordnung von Standortbegriffen zu vier Planungsebenen in Deutschland.**
- **Konkretisierung der Ordnungs- und Entwicklungsziele der Raumordnung entsprechend der Planungsebene.**
- **„Überspringen“ von Planungsebenen führt zu inhaltlicher Überforderung, Inkonsistenzen, Abschichtungsdefiziten und Planungsfehlern.**

Stufensystem der Raumplanung in Deutschland



Stufensystem der Raumplanung in Deutschland



Quelle: Reinborn/Koch: Städtebau, Stuttgart 1992

Kernprobleme der Vorranggebietsfestlegung im E-LEP Hessen

- Regelung weit jenseits der planerischen Kompetenz des LEP
- Fehlende planerische Bewältigung von Konflikten mit der Umgebung steht in diametralem Gegensatz zur Detaillierung der Festlegungen für die Vorrangfläche
- Unkritische Übernahme der Planungsvorgaben und Machbarkeitseinschätzungen der Fraport
→ **Antizipierte Planfeststellung!**
- Fehlende langfristig-perspektivische Aussage zur Raumverträglichkeit (Ordnung und Entwicklung der Nachbarschaftsnutzungen)

Kernprobleme der Vorranggebietsfestlegung im E-LEP Hessen

- Unauflösbare „Zwickmühle“ zwischen
 - Vorhaben- und Landesplanung,
 - Konfliktbewältigung und planerischer Zurückhaltung,
 - Antragsteuerung und Perspektivbezug sowie
 - Projektrealisierung und räumlicher Risikovorsorge.
- Der E-LEP ist fachlich und methodisch ungeeignet, die raumordnerischen Konflikte der Flughafenerweiterung zu bewältigen.

Außerdem: Massive, aus dem Antragstellermaterial des ROV übernommene Ermittlungs- und Bewertungsfehler im Variantenvergleich.

Variantenvergleich im E-LEP (und ROV)

Der Variantenvergleich des LEP-Änderungsentwurfs basiert wesentlich auf dem ***Flächen-Paradoxon***.

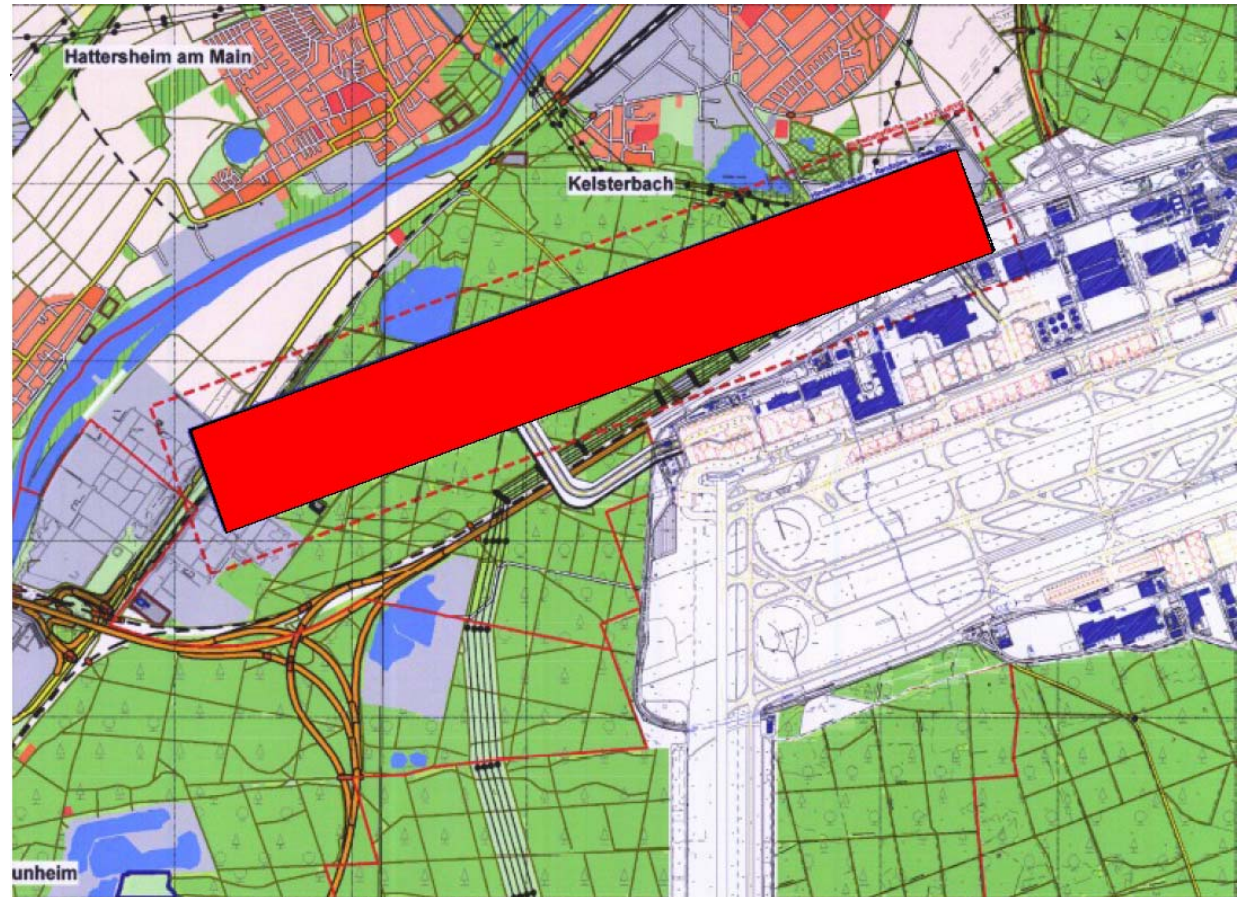
... Es besagt:

„Chemiewerke, Gewerbegebiete und Verkehrswege in der Sicherheitsfläche einer geplanten Landebahn sind Pluspunkte im raumordnerischen Variantenvergleich!“

Wie ist das möglich?

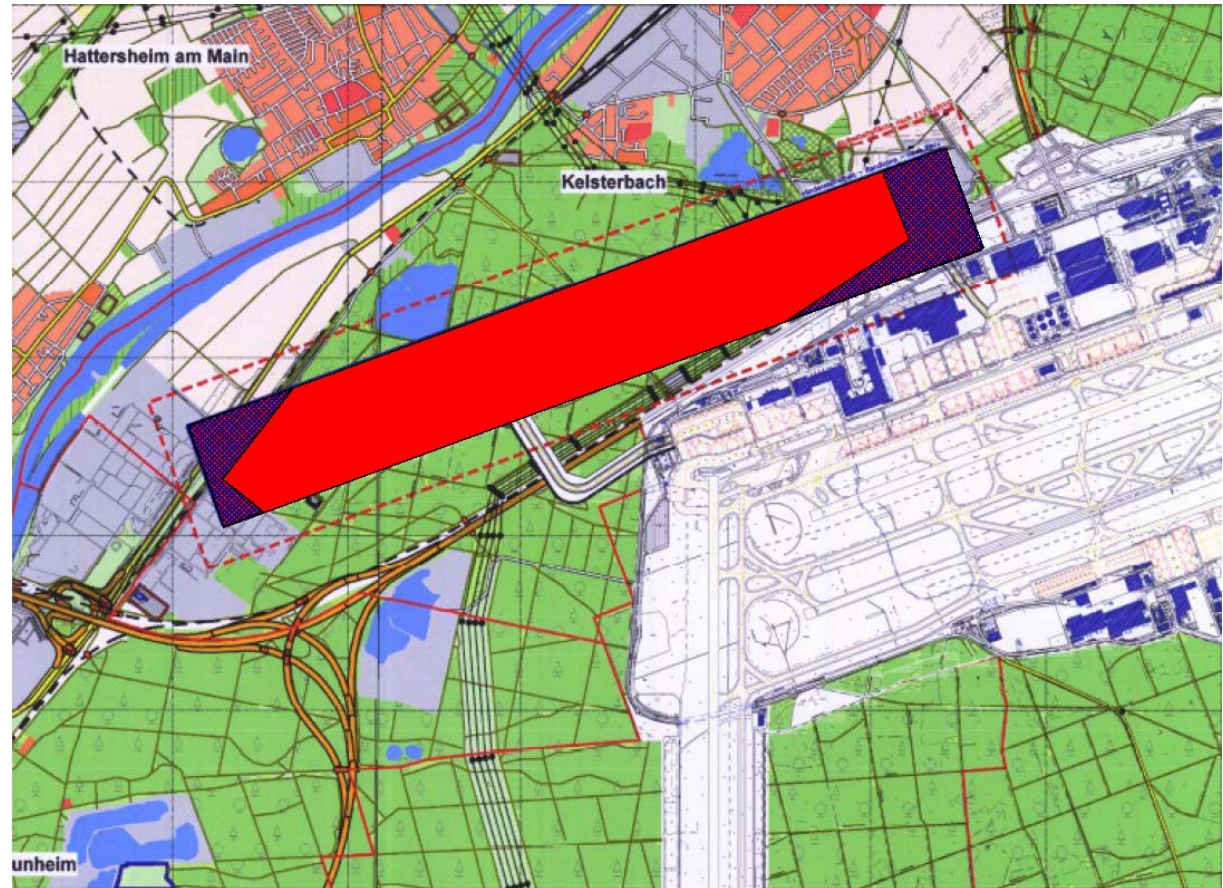
Soll-Flächenumgriff (Raumordnungsverfahren)

Variante Nordwest



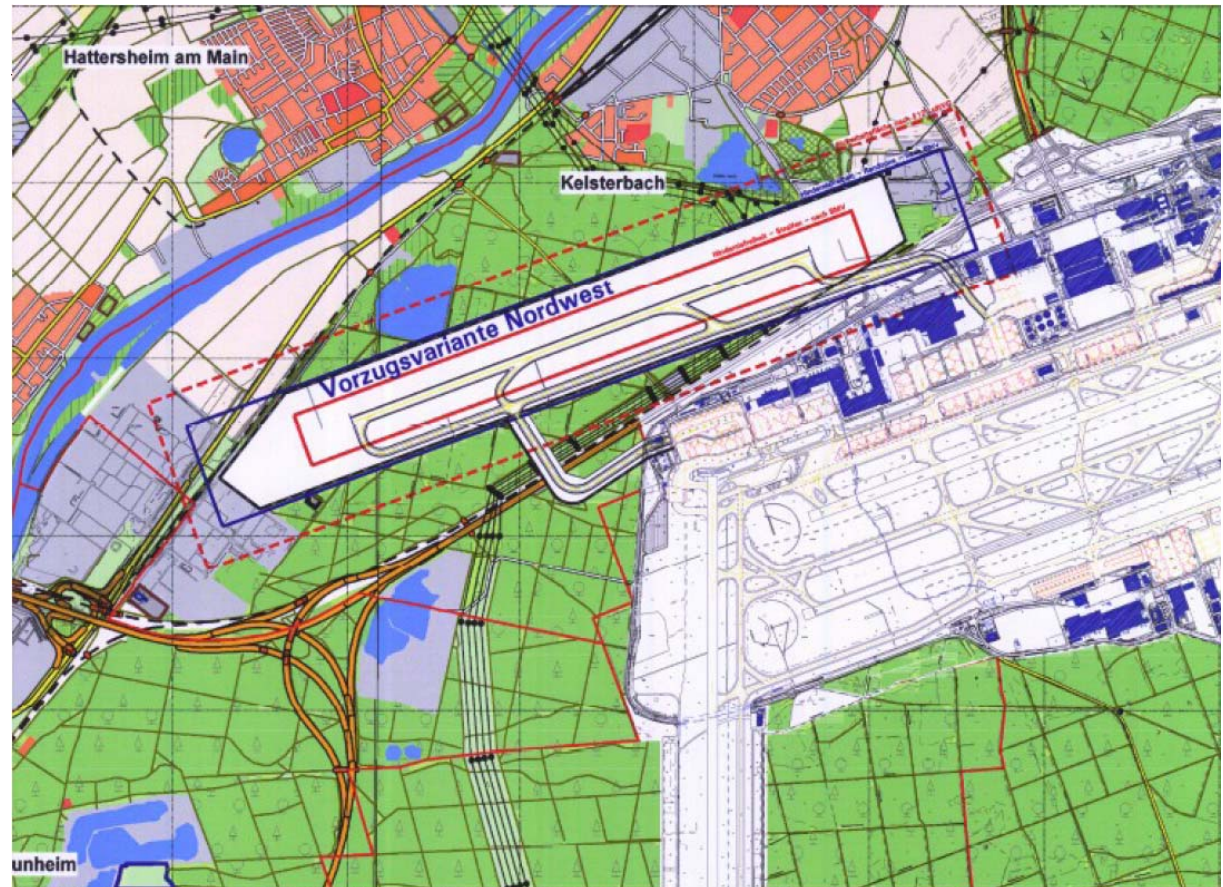
Reduzierter Umgriff (Raumordnungsverfahren)

Variante Nordwest E-LEP 244 ha



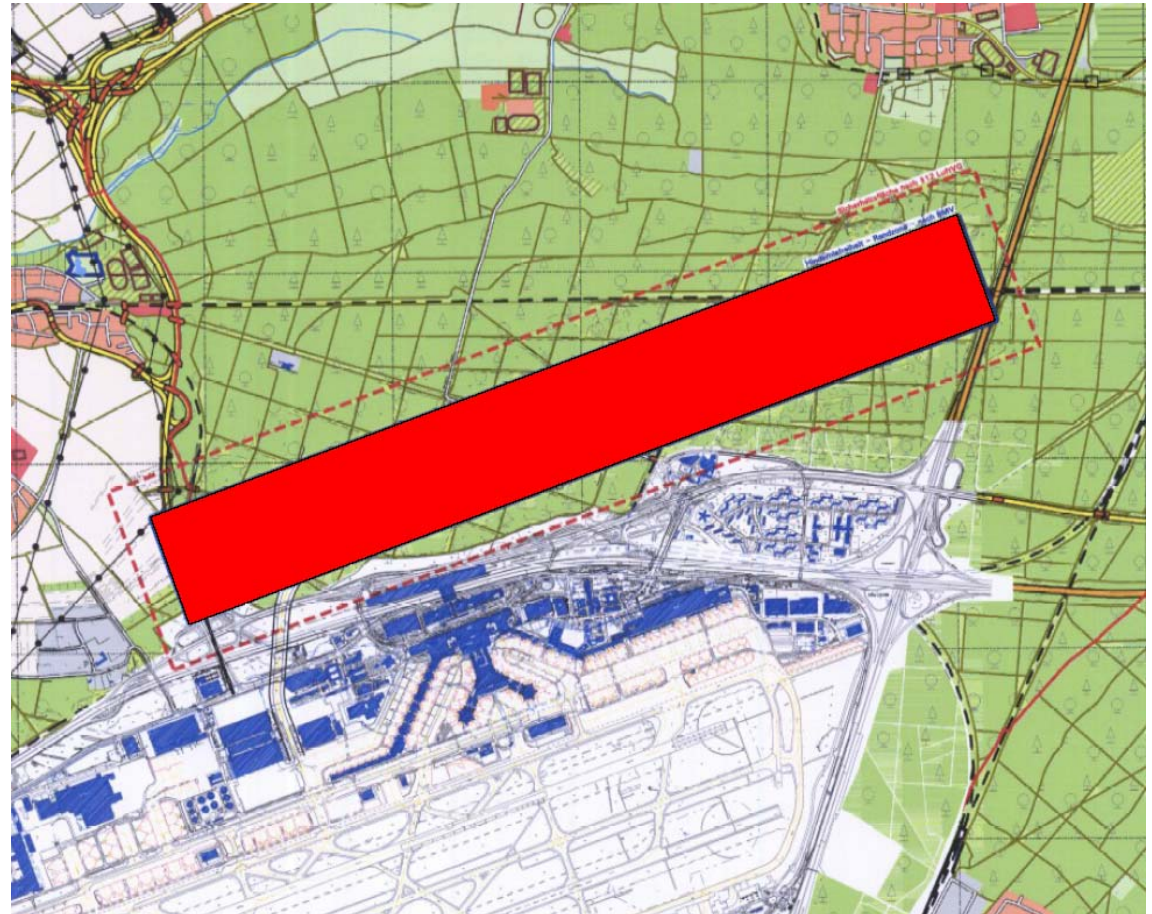
Vorhabenbeschreibung (Raumordnungsverfahren)

Variante Nordwest E-LEP 244 ha



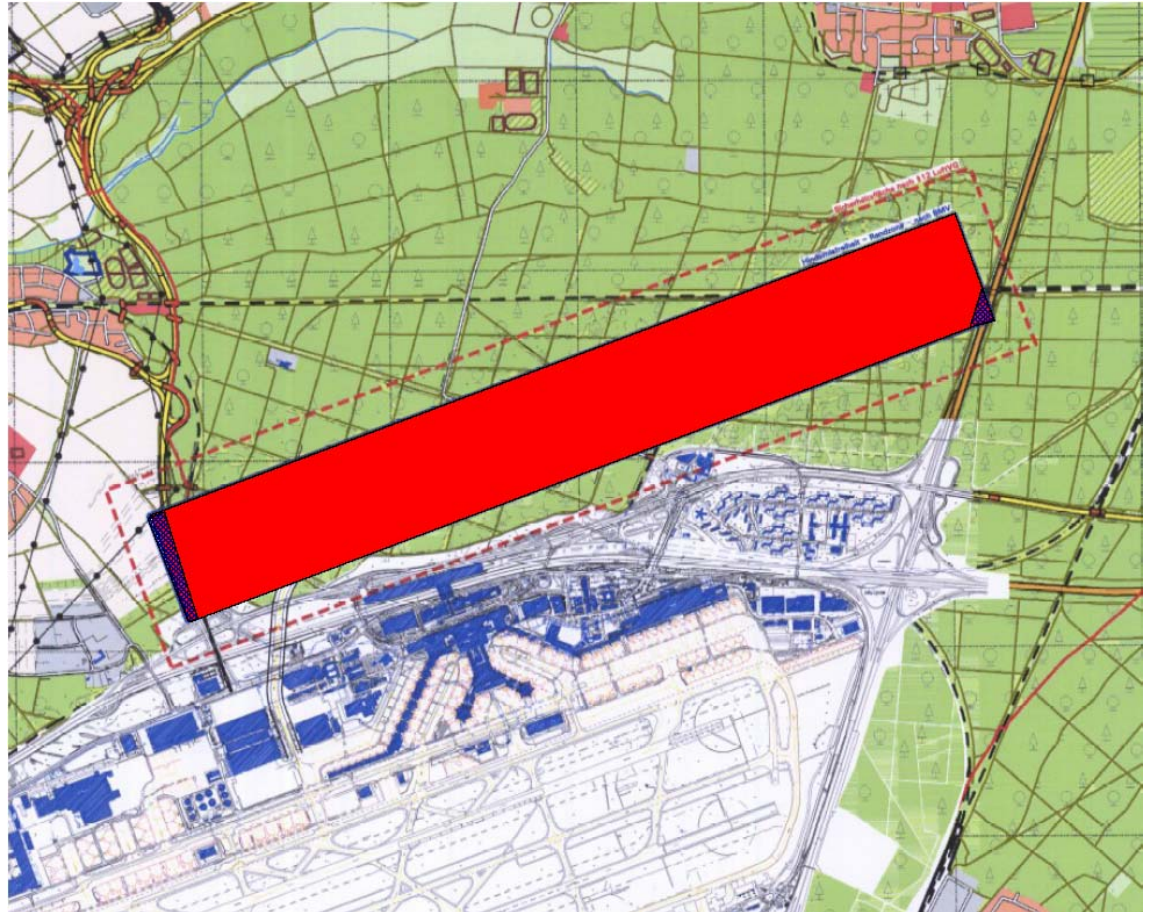
Soll-Flächenumgriff (Raumordnungsverfahren)

Variante Nordost



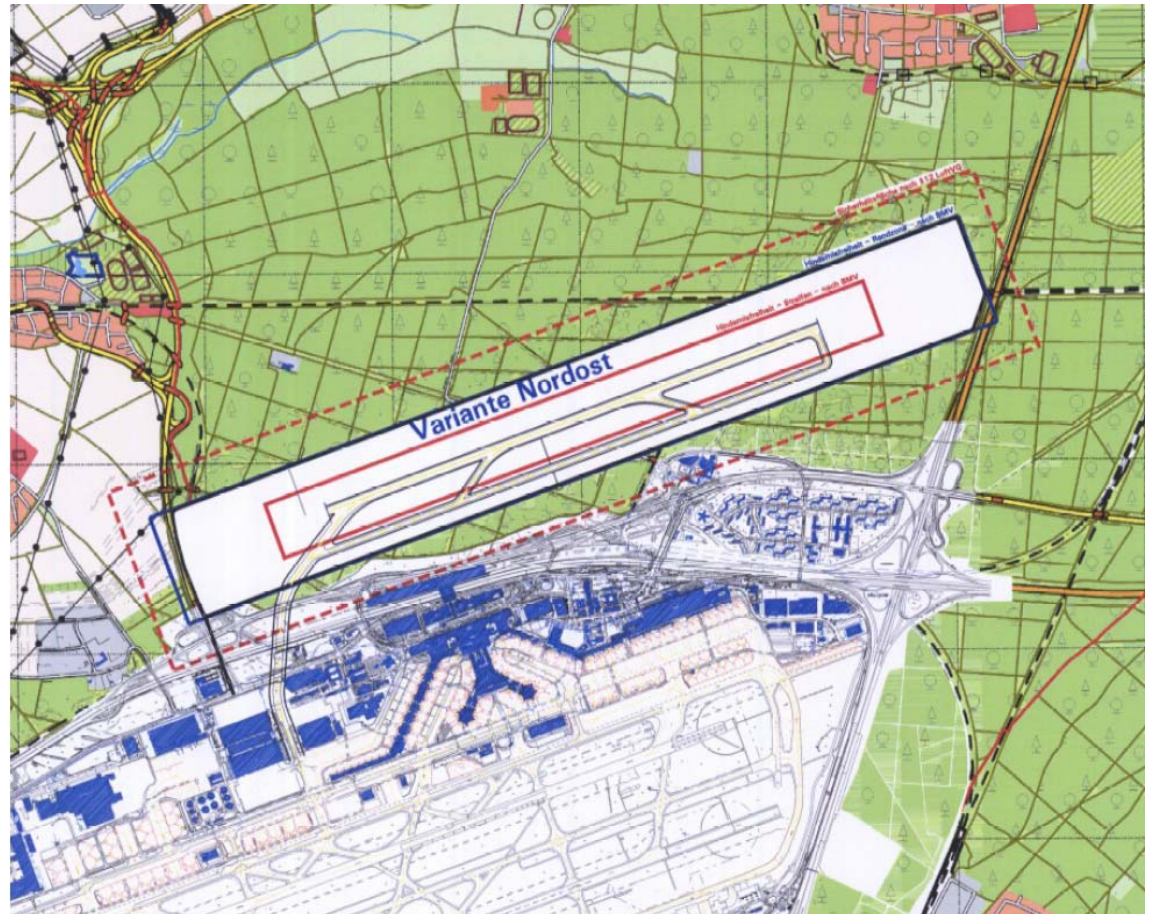
Reduzierter Umgriff (Raumordnungsverfahren)

Variante Nordost E-LEP 281 ha



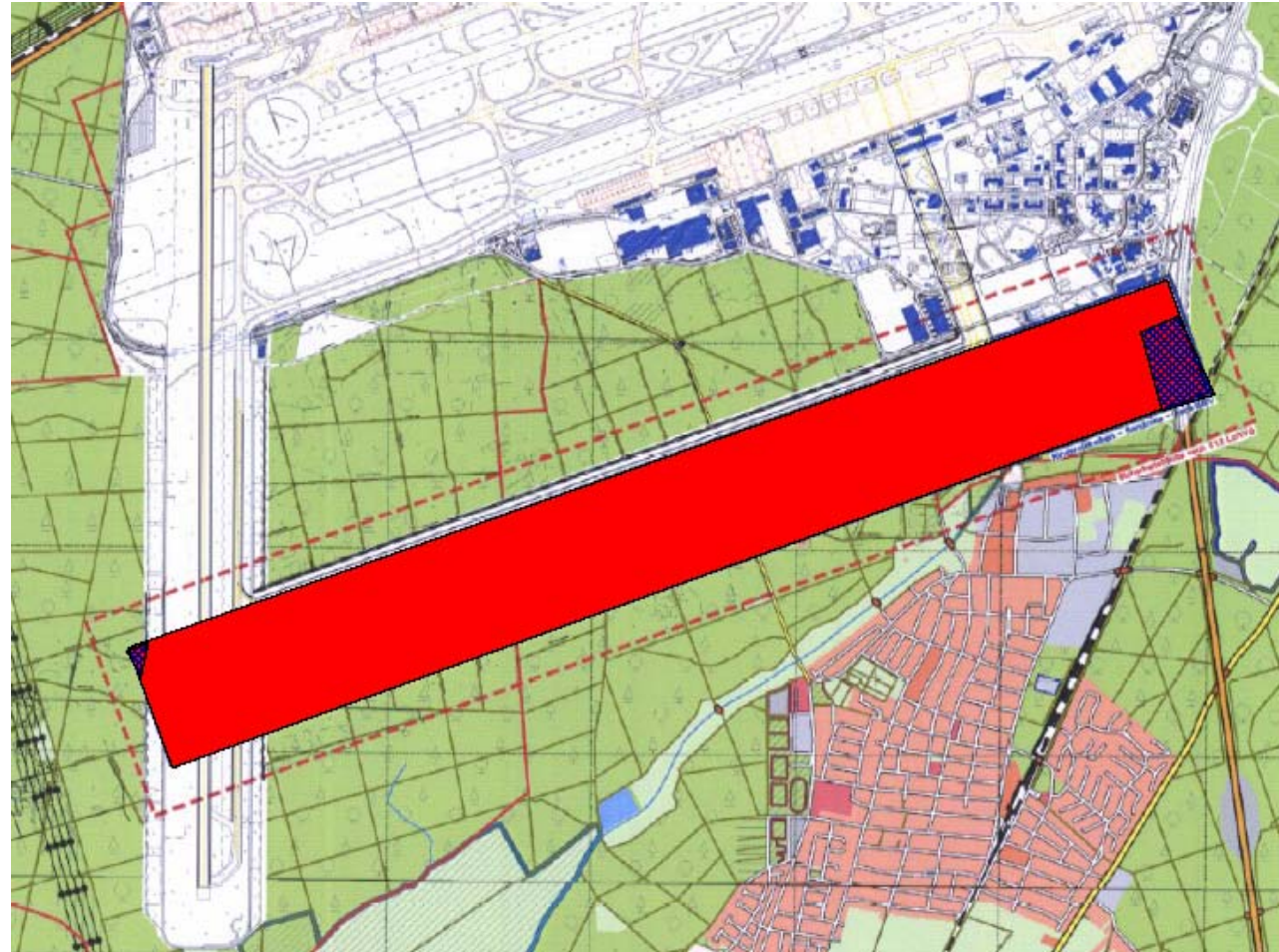
Vorhabenbeschreibung (Raumordnungsverfahren)

Variante Nordost E-LEP 281 ha



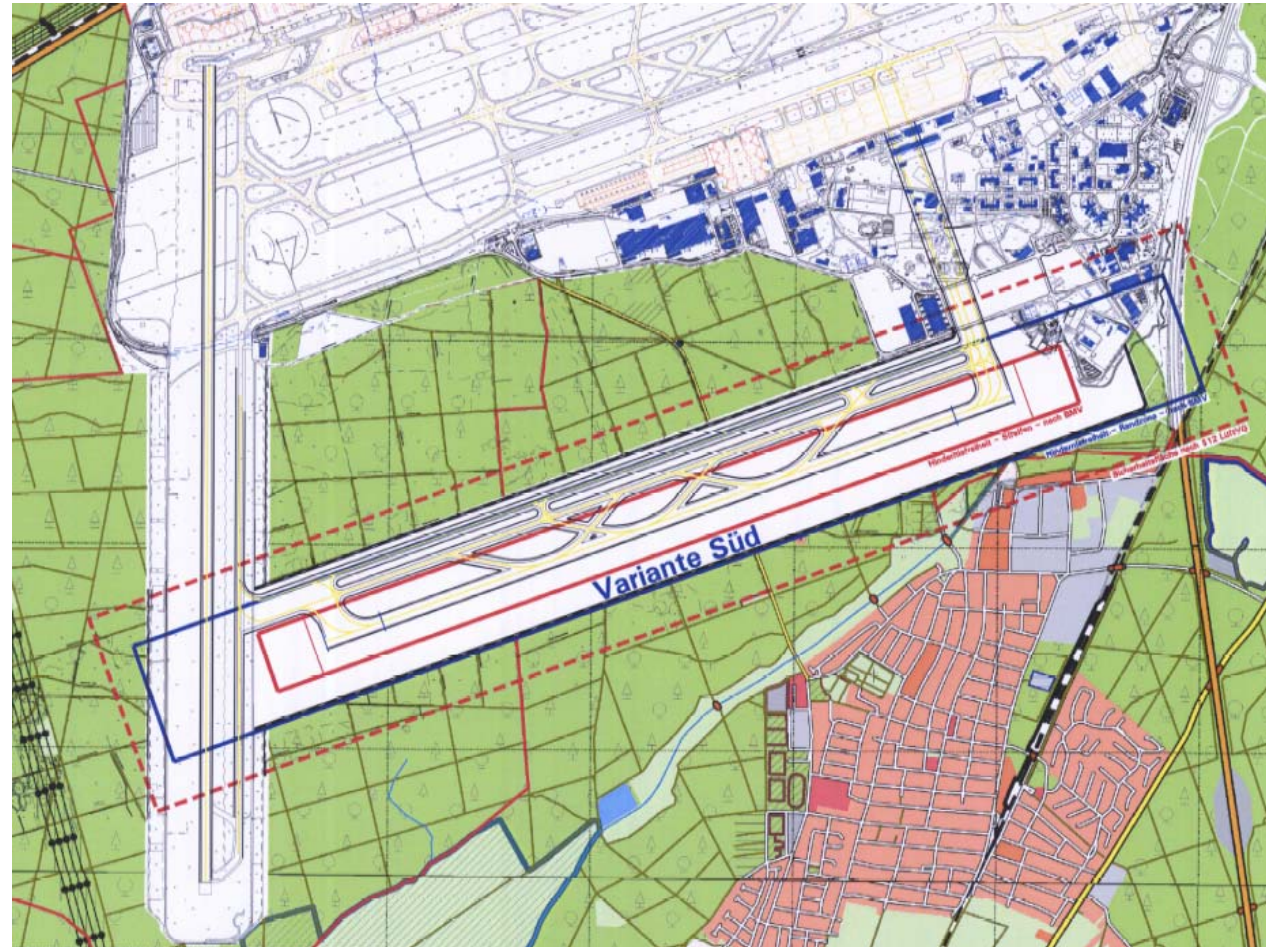
Vorhabenbeschreibung (Raumordnungsverfahren)

Variante Süd E-LEP 292 ha



Vorhabenbeschreibung (Raumordnungsverfahren)

Variante Süd E-LEP 292 ha



Variantenvergleich – Flächen-Paradoxon

Nur durch die fachlich unzulässige Beschneidung der Vorhabenfläche in den ROV-Antragsunterlagen nach dem der raumbezogenen Planung fremden

“Flächen-Paradoxon”

- ... erreicht die Variante Nordwest den geringsten Flächenverbrauch (Differenz 37 ha! E-LEP244ha zu 281ha).
- ... erreicht die Variante Nordwest den geringsten Eingriff in Wald- und Naturflächen.
- ...kann die Variante Nordwest bei den raum- und flächenbezogenen Beurteilungskriterien Rang 1 erreichen.

Variantenvergleich – Flächen-Paradoxon

Folge:

- Alle flächenbezogenen Auswirkungsparameter sind im ROV und im E-LEP massiv zugunsten der Variante Nordwest verzerrt.

Der Variantenvergleich ist insgesamt unbrauchbar.

Forderung (bereits im ROV erhoben):

- Variantenvergleich auf Basis einheitlich abgegrenzter Bahnvarianten.

(A) Voller Flächenumfang

oder

(B) Einheitlich reduzierter Flächenumfang

Variantenvergleich – Flächen-Paradoxon

Alternativ-Berechnung (A.S.T./Steinebach):

- (A) Mit vollem Flächenumfang: Variantenvergleich ist obsolet. Variante NW ist nicht realisierbar (Massiver Eingriff in Siedlungen und Verkehrswege).

- (B) Mit reduziertem Flächenumfang: Indifferente Ergebnisse. Kein Vorteil für eine der Nordbahnen bei flächenbezogenen Kriterien. Aber: Risikoerhöhung und unverträgliche Nachbarschaftssituation nur bei Variante Nordwest.

Fazit

- Die Ticona ist wegen Grundstücksinanspruchnahme und Nachbarschaftskonflikten betroffen.
- Der Entwurf-LEP ist weder nachvollziehbar noch enthält er Planungsaussagen, die über die Standortbestimmung für den Flughafenausbau hinausgehen.
- Der Entwurf-LEP bewältigt nicht einmal die Konflikte, die er unmittelbar auslöst. (zahlreiche Nachbarschaftskonflikte aus konkurrierender Bodennutzung)
- Die wesentlichen Grundprinzipien der Planung werden nicht eingehalten.
- Der Variantenvergleich im Entwurf-LEP ist methodisch und inhaltlich nicht nachvollziehbar und im Ergebnis falsch.
- Der Entwurf-LEP ist keine ordnungsgemäße Grundlage für die Inanspruchnahme von Grundstücken der Ticona/InfraServ und stellt keine raumordnerische Standortfestlegung dar.