

.....Name
.....Straße
.....Wohnort

Herr
Minister Tarek Al-Wazir
Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Kaiser-Friedrich-Ring 75

65185 Wiesbaden

..... Juli 2017

3. Änderung des Landesentwicklungsplanes Hessen 2000 Entwurf für die Bürgerbeteiligung nach § 10 des Hessischen Planungsgesetzes

Sehr geehrter Herr Minister Al-Wazir,
sehr geehrte Damen und Herren,

im 3. Änderungsentwurf Ihres Landesentwicklungsplanes führen Sie unter 3.3-4 (Z) aus:

- „Die äußere Begrenzung des Siedlungsbegrenzungsgebietes ergibt sich aus der Umhüllenden der energieäquivalenten Isophonen Linie...
- berechnet auf Basis von 701.000 Bewegungen pro Jahr“.

Die Isophonen Linien, wie sie zurzeit mit deutlich unter 701.000 Flugbewegungen pro Jahr (= 126 Flugbewegungen pro Stunde) berechnet werden, verletzen bereits jetzt Lärmschutzrechte Hochbetroffener. Die Hessische Landesregierung wird deshalb an ihre Schutzbefohlenheit gemäß § 4 (2) Fluglärmschutzgesetz (FluglärmSchG) erinnert, demzufolge der willkürliche Abbau des „Schutzes gegen Fluglärm am Flughafen“ wieder rückgängig gemacht werden muss.

Begründung:

Zur Berechnung des Siedlungsbegrenzungsgebietes für Isophonen-Linien sind mindestens zwei Einflussgrößen zu benennen, zum Beispiel:

1. **Quantitative:** Die von Ihnen benannten **Flugbewegungszahlen** und
2. **Qualitative:** Die **angewandten Flugverfahren** über Grund, d. h. **aktiver Schallschutz**.

Für die planfestgestellte Karte „**Gebiet der Siedlungsbeschränkung**“ wurden, wie zwischenzeitlich bekannt, die zur Berechnung nötigen **Flugverfahren bereits am 19. April 2001** als Radarführungs-Strecken am Frankfurter Flughafen eingeführt und als Südumfliegung sukzessive in Betrieb genommen. Dieses geschah **ohne Rechtsverordnung durch die Hessische Landesregierung**. Dieses steht im Dissens zum FluglärmSchG § 4(2). Seitdem werden neue Flugverfahren willkürlich über Siedlungsgebiete gelotst (ausgenommen 1):

- 1 .Die sogenannte **Nachroute**, über einem vorhandenen Ausflugsunkt **abseits von Siedlungsschwerpunkten** (Anm.: Ist konform zu den Regeln von 1971 bis Okt. 2011),
- 2 die sogenannte **Südumfliegung**, über einen zusätzlichen Ausgang, alternativ nach Südwesten oder Süden, beide Versionen jeweils **neu über Siedlungsschwerpunkte**. - ... Am 21. Oktober 2011 ging die Landebahn Nordwest in Betrieb, damit zusätzlich
- 3 ein Anflugverfahren nach Osten (07L), **neu über Siedlungsschwerpunkte** und
- 4 ein Anflugverfahren nach Westen (25R), ebenfalls **neu über Siedlungsschwerpunkte**.

Wie bekannt, sind vorgenannte neue Flugverfahren bis heute nicht rechtskräftig (Stand Juli 2017). Unerträglich zynisch ist, dass die Karte der Radarführungsstrecken vom 19. April 2001 im obligatorischen Kartenanhang des gesetzlichen Lärmschutzbereiches auftauchte und am 20. Oktober 2011 zur

- **„MINIMUM-NOISE-ROUTING“ erklärt wurde, trotz neuem Fluglärm über Siedlungsschwerpunkte** (siehe Anhang 1: „4“).

Das Ausschleichen aus der vom FluglärmSchG § 4 (2) auferlegten Schutzbefohlenheit bezüglich **aktivem Schallschutz** am Flughafen wird als Frevel der Hessischen Landesregierung empfunden: Sie entscheidet als Gesetzgeber und Fraport-Hauptegner gegen Bürgerinteressen.

Forderung an die 3. Änderung des LEP:

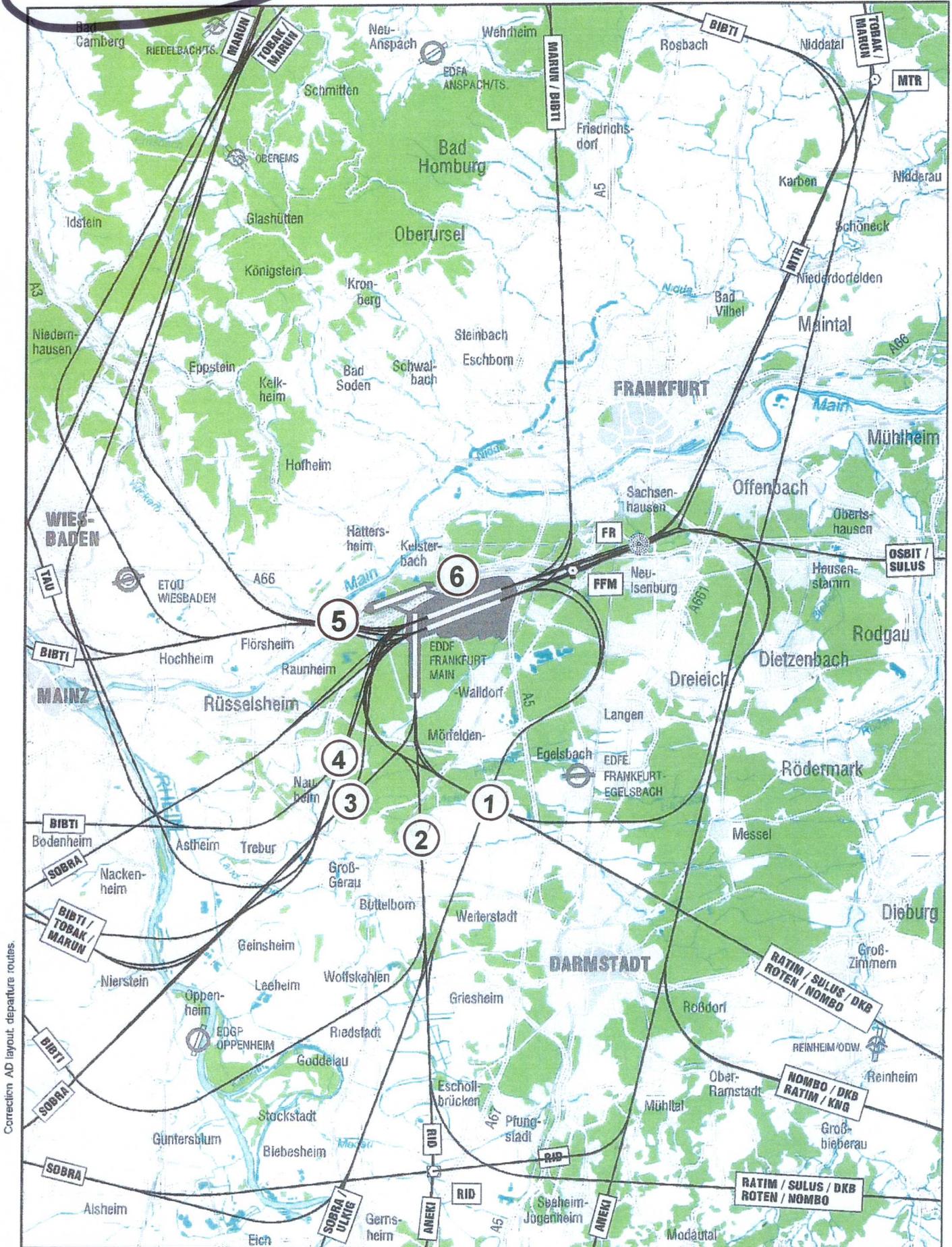
Es wird eine Neuberechnung der Umhüllenden energieäquivalenten Isophonen Linien gefordert, ausgehend von **„ehrlichen“(!) MINIMUM-NOISE-ROUTEN/„ehrlichen“(!) Flug-Ein/-Ausgängen**, wie es zu Zeiten der Raumordnung zwischen 1971 und Okt. 2011 gang und gäbe war ...rund um den Frankfurter Flughafen:

1. Zurücknahme der Rechtsverordnung vom 13. Oktober 2011 in punkto willkürlicher Flug-Ein/-Ausgänge (siehe Anhang 1: ‚4‘ + ‚5‘ + ‚6‘); **d. h. carry-over des bis zum 13. Oktober 2011 regelkonformen Schallschutzes** und damit
2. Übernahme der bis zum 13. Oktober 2011 rechtsgültigen Flug-Ein/-Ausgänge gemäß beigefügter Radarführungskarte vom Mai 1984 des Hessischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr mit **„MINIMUM-NOISE-ROUTEN“** abseits von **„bebauten Gebieten“** (siehe Anhang 2).

Mit freundlichen Grüßen

**MINIMUM NOISE ROUTING
(SID)**

FRANKFURT MAIN



Correction: AD layout: departure routes.

- ANHANG 2 -

Schallschutz von 1971 – Okt. 2011

Hessische Minister für Wirtschaft und Verkehr legte verbindliche Radarführungsstrecken fest



-  Arrivals RWY 07 L/R
-  Departures RWY 07 L/R
-  Departures RWY 18
-  Noise Monitoring point

Standard Instrument Departure Routes are minimum noise routes. Therefore strict adherence in accordance with a/c-performance is mandatory.

This issue supersedes the map of 1980.

This chart is not subject to any amendment service.

Standard-Instrumenten- An- und Abflugstrecken für die Bahnen 07/25 L und R und Standard-Abflugstrecken von der Startbahn 18

Einzelheiten sind dem Luftfahrthandbuch für die Bundesrepublik Deutschland, Band II, Abschnitt Verkehrsflughäfen, „Frankfurt“, zu entnehmen.

-  Anflüge auf die Bahnen 25 L/R
-  Abflüge von den Bahnen 25 L/R
-  Anflüge auf die Bahnen 07 L/R
-  Abflüge von den Bahnen 07 L/R
-  Abflüge von der Startbahn 18
-  Lärmmeßstelle

Standard-Instrumenten-Abflugstrecken sind gleichzeitig Strecken, auf denen so wenig wie möglich bebaute Gebiete überflogen werden. Deshalb ist das Einhalten dieser Strecken, in Übereinstimmung mit den Flugleistungsdaten des Flugzeugs, verbindlich.

Diese Karte ersetzt die Karte von 1980.

Die Karte unterliegt keinem Berichtigungsdienst. Sie dient nur der allgemeinen Information.

Kartengrundlage: Zusammensetzung von Blättern der Topographischen Karte 1:50000 mit Genehmigung des Hessischen Landesvermessungsamtes vervielfältigt. Vervielfältigungs-Nr. 2.035/84.

Herausgeber: Der Hessische Minister für Wirtschaft und Technik

Hergestellt in Zusammenarbeit mit der Flughafen Frankfurt/Main AG – Abt. Bau und Anlagen, Kartographie –

Druck: Hessisches Landesvermessungsamt, Wiesbaden

Ausgabedatum: Mai 1984

Originalkarte 100cm x 135cm hing an
Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir, HMWEVL