

DER BEAUFTRAGTE
DER EVANGELISCHEN KIRCHEN IN HESSEN
AM SITZ DER LANDESREGIERUNG

Ev. Kirche in Hessen und Nassau Ev. Kirche von Kurhessen-Waldeck Ev. Kirche im Rheinland

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Abteilung I
Kaiser-Friedrich-Ring 75

65185 Wiesbaden

04.07.2017

Betr.: Dritte Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs für die dritte Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 verbunden mit der Möglichkeit zu einer Stellungnahme.

In der Anlage übersende ich die Stellungnahme der Evangelischen Kirchen in Hessen.

Mit freundlichen Grüßen



Jörn Dulige

Anlage

Stellungnahme der Evangelischen Kirchen in Hessen zur

3. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000 (LEP)

Vorwort

Die Neuaufstellung des LEPs in dieser Legislaturperiode wird von den Evangelischen Kirchen in Hessen sehr begrüßt. Es wird ausdrücklich anerkannt, dass der LEP-Entwurf das Ergebnis eines sehr großen fachlichen und politischen Arbeitsaufwandes und hoher Kompetenz ist. Gleichzeitig sehen die Evangelischen Kirchen, dass die Neuaufstellung des LEP 2000 aus fachlicher Sicht dringend erforderlich ist, da der derzeit gültige LEP 2000 auf den Demografiedaten von Ende der 1990er Jahre beruht.

Es gibt eine Reihe von sehr positiven Detail-Veränderungen im LEP-Entwurf (z. B. Verbot des Frackings, ausreichende Abstände von Hochspannungsleitungen zu Wohngebieten etc.), die ausdrücklich honoriert werden. Aus Sicht der Evangelischen Kirchen fehlt jedoch eine größere „räumliche Vision“ für Hessen.

Kapitel 1: Diskussion der Landesplanerischen Grundsätze

1.1. Urbanisierung nachhaltiger gestalten!

Zu den 17 globalen Zielen für eine nachhaltige Entwicklung (Agenda 2030) zählt **Ziel 11** **“Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig machen“**.

Neben der zunehmenden sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Fragmentierung der Gesellschaft verstärkt sich die räumliche Segregation unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen. Teilweise entstehen sich verfestigende städtische „Problemviertel“, in denen der soziale Frieden gefährdet ist. Hinzu kommt die fortgesetzte Spaltung zwischen urbanen und ländlichen Räumen.

Soziale Exklusion, urbane Segregation und ein steigendes Stadt-Land-Gefälle verstärkt gesellschaftliche und politische **Destabilisierungsprozesse**. Die reine Konzentration von Menschen und Ressourcen auf Stadttagglomerationen sowie die moralisierende Überhöhung von Städten als Zentren des Fortschritts bei gleichzeitiger materieller Marginalisierung und kultureller Abwertung ruraler und kleinstädtischer Regionen führt zu Protestbewegungen. Dies zeigt sich u. a. auch in der Tendenz, dass sich das Wahl- und Abstimmungsverhalten zwischen urbanen und ruralen Räumen in mehreren Industrienationen zunehmend unterscheidet.

In Hessen setzt sich die **verstärkte räumliche Spaltung** mit ungebremsster Dynamik fort. Diese Spaltung zeichnet sich seit Langem ab. Die räumliche Schere bezüglich der wirtschaftlichen, sozialen und demografischen Entwicklungen der jeweiligen ländlichen bzw. urbanen Regionen geht – u. a. aufgrund von Binnenwanderung - immer weiter auseinander. Negative Abwärtsspiralen in ländlichen Räumen stehen „Überhitzungssituationen“, z. B. in der Rhein-Main-Region gegenüber.

Um darauf politisch adäquat reagieren zu können, muss man diese **Widerspruchsdynamik** und räumliche Fragmentierung als langfristige Herausforderung verstehen. Sowohl in den wirtschaftlichen Wachstumspolen als auch in den Schrumpfungsregionen haben wir es mit sich selbst verstärkenden Prozessen zu tun.

Der Trend zur Agglomeration und zu urbanen Lebensmustern wird durch sehr **unterschiedliche Zug- und Schubfaktoren** sowie verschiedenen **Zentrierungs- als auch Suburbanisierungskräfte** verstärkt.

In Teilen ist noch unklar, wie die absehbare Krise der Versorgung mit fossilen Brennstoffen, die Anpassung an den Klimawandel etc. sich auf urbane Entwicklungen auswirken wird. Die zukünftige Bedeutung der Digitalisierung für die Arbeitsmarktsituation, die damit verbundenen Pendlernotwendigkeiten sowie den Siedlungsbau ist ebenfalls in Teilen unklar. Die zunehmende berufliche und private Mobilität führt zu anderen räumlich flexibleren Berufsbiografien und damit ebenfalls zu neuartigen Ansprüchen an Siedlungsmuster, etc.. Viele dieser Trends zeichnen sich mit den damit verbundenen Chancen und Risiken für die Raumplanung erst ab.

Sowohl ländliche Regionen als auch stark wachsende urbane Zentren haben erhebliche Probleme bezüglich einer tatsächlich nachhaltigen räumlichen Entwicklung. Jeweils **regionalspezifisch angepasste nachhaltige Entwicklungskonzepte** sind in relativ kurzer Zeit nötig, um gravierende Fehlentwicklungen zu verhindern.

Es ist daher ist die Frage, ob der jetzige LEP-Entwurf den realen politischen Herausforderungen und starken demografischen, sozialen und wirtschaftlichen Dynamiken und Herausforderungen in Hessen gerecht wird.

Entscheidendes Ziel der hessischen Landesplanung sollte die **Stärkung der Resilienz aller Raumkategorien** sein – egal ob **ländlicher Raum, Ordnungsraum oder Verdichtungsraum**. Aus Sicht der Evangelischen Kirchen in Hessen stellt sich die Frage, warum im LEP-Entwurf die Frage einer evtl. neuen Gebietsabgrenzung dieser drei Raumkategorien nicht vorgenommen wurde.

Mit Blick auf die **Erhöhung der räumlichen Resilienz** ist es wichtig, entsprechende in sich anpassungsfähige Leitbilder und daraus folgende Strategien zu entwickeln. Diese **Leitbilder** sollten sich verstärkt an **Fragen der Lebensqualität** in Stadt und Land statt nur an ökonomisch getriebenen Wachstumsperspektiven orientieren. Insgesamt gilt es zu verstehen, dass die **ruralen und urbanen Räume funktional zusammen gehören** und eine gegenseitige **Verantwortungsgemeinschaft** bilden. Nur in der Zusammenschau beider Raumtypen können wirklich nachhaltige Lösungsansätze für die sehr gegensätzlichen Dynamiken gefunden werden.

Bei großen Infrastrukturprojekten sind die **massiven Nachhaltigkeitsprobleme** der kommenden Jahrzehnte wie der Klimawandel, Materialrecycling, Digitalisierung etc. bereits jetzt in der Planung zu antizipieren. Starr festgelegte dauerhafte **Pfadabhängigkeiten** sollten möglichst vermieden werden. Bei bereits bestehenden urbanen und suburbanen Strukturen ist auszuloten, wo Spielräume für eine nachhaltigere Urbanisierung liegen.

1.2. Chancen polyzentrischer Strukturen nutzen!

Hessen hat eine große Chance, Gegengewichte zur rasch expandierenden Urbanisation zu setzen aufgrund von größeren Regionen mit **polyzentrischen Strukturen aus Klein- und Mittelstädten**.

Statt auf eine völlige Konzentration auf die Oberzentren zu setzen, bei der die entwerteten ländlichen Räume als „Resträume“ oder „Hinterland“ mit einer Versorgungsfunktion für die Städte verstanden werden, sollten die polyzentrischen Strukturen mit vielen verschiedenen individuellen Ausprägungen nachhaltig gestärkt werden.

Der **reinen Urbanisierungsdynamik** mit dem raschen Zuzug vieler Menschen in die Oberzentren sind in Hessen **harte Grenzen** gesetzt unter Aspekten wie Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen, bereits erreichte Kapazitätsbeschränkungen der technischen und sozialen Infrastruktur, Mobilitätseinschränkungen durch Überlastung, teilweise schlechte Umweltqualität in Verdichtungsräumen durch Lärm- und Luftbelastungen, eingeschränkte Ermöglichung bürgerschaftlicher Teilhabe unterschiedlicher gesellschaftlicher Akteure oder Explosion der Mietkosten und der damit verbundenen ökonomischen Segregation. Neue planerische Herausforderungen wie die Flüchtlingsintegration vor allem in den städtischen Regionen verschärfen die Problematik.

Wenn Städte wie in der Vergangenheit Orte der sozialen Integration sowie des politischen, kulturellen, wissenschaftlichen und wirtschaftlichen Fortschritts bleiben sollen, werden tatsächlich nachhaltige Planungsansätze benötigt, die sich qualitativ deutlich von einer lediglichen Fortschreibung bisheriger Planungsmuster samt Nachverdichtung unterscheidet.

Die Stärkung polyzentrischer Strukturen ist nicht mit einer ungesteuerten, weiteren **massiven Suburbanisierung** z. B. im Ballungsraumgebiet Rhein-Main zu verwechseln. In der Vergangenheit hat die Suburbanisierung bis weit in das Umland der Kernstädte hinein zu einer ganz erheblichen Ausdehnung der Siedlungs-, Gewerbe- und Verkehrsflächen geführt. Dies bewirkte eine flächenverschwenderische **disperse Siedlungsentwicklung**, bei der die Ortschaften häufig übergangslos oder kaum unterbrochen ineinander übergehen. Landschaftlich wichtige Freiräume wurden nicht gesichert.

Eine nachhaltige Form der Weiterentwicklung polyzentrischer Strukturen setzt hingegen auf eine **restriktive Flächenhaushaltspolitik**, eine **Erhöhung der Ressourcen- und Energieeffizienz** sowie eine klare **Zuweisung zentralörtlicher Funktionen**. Sinnvolle polyzentrische Strukturen setzen nicht auf eine einseitige räumliche Polarisierung, sondern bilden sinnvolle **Zwischenstrukturen zwischen Agglomeration und Dekonzentration**. Polyzentrische Strukturen entsprechen dem Leitbild der **Subsidiarität** und ermöglichen individuelle Ortentwicklungen. Gleichzeitig sind gezielte polyzentrische Strukturen untereinander vernetzte und von den Leistungen her aufeinander abgestimmte Ortschaften verschiedener Größenordnungen. So bieten polyzentrische Strukturen etwa für die Flüchtlingsintegration Alternativen zur reinen Konzentration in den Großstädten.

1.3. Ländliche Räume stärken!

Ländlichen Räume sind nicht lediglich „Ergänzungs- und Resträume“ gegenüber dem Ordnungsraum. Sie sind so zu fördern, dass sie entsprechend des Subsidiaritätsprinzips eigenständige, attraktive Lebens- und Wirtschaftsräume darstellen.

Die Evangelischen Kirchen sehen die Problematik, dass das Leitbild des LEP-Entwurfes insgesamt stark auf die Optimierung der zentralen Metropolregion sowie der Oberzentren ausgerichtet erscheint.

Bei der Fokussierung der Weiterentwicklungschancen auf die großen und mittleren Zentren besteht jedoch die Gefahr, dass die **funktionale Vernetzung mit den ländlichen benachbarten Räumen** sich deutlich verschlechtert. Damit sinken die Möglichkeiten der ländlichen Räume, eigenständige wirtschaftliche Zukunftsperspektiven zu entwickeln.

Die Evangelischen Kirchen empfehlen deshalb, dass am raumplanerischen Leitbild der **Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse** in den städtischen und ländlichen Regionen festgehalten wird. Gleichwertigkeit wird dabei ausdrücklich nicht als Gleichheit der Lebensverhältnisse verstanden. Es geht jedoch darum, am Grundprinzip der **Ausgleichsorientierung** zwischen den unterschiedlichen Raumstrukturtypen und großräumigen Verantwortungsgemeinschaften dezidiert festzuhalten.

Dies sollte sich auch in der raumwirksamen öffentlichen **Fördermittelpolitik** widerspiegeln. Für die ländlichen Räume sind die Fördermittel ein entscheidender Faktor zur Realisierung ihrer jeweiligen regionalen Entwicklungspotentiale und zur Sicherung und Anpassung der bisherigen **sozialen und technischen Infrastruktur**. Dabei wird eine „Gießkannenförderung“ abgelehnt und auch keine reine Besitzstandswahrung angestrebt. Eine zeitliche und räumliche **Flexibilisierung** der Organisations- und Angebotsformen bei Einrichtungen der

Daseinsvorsorge, um eine bessere ökonomische Tragfähigkeit zu erreichen, ist notwendig (Kooperationsmodelle, mobile Versorgungseinrichtungen, dezentrale Lösungen, etc.).

Allerdings sollten die im Vergleich zu den Ballungsräumen entstehenden Mehrkosten bei der Sicherung der Daseinsvorsorge in den ländlichen Räumen durch erhöhte öffentliche Mittelzuweisungen und an die ländlich strukturierten Regionen **spezifisch angepasste Messzahlen** abgedeckt werden. Dies ist eine zentrale Frage der gesellschaftlichen Solidarität. Außerdem muss bei der Frage der Kosten eines Infrastrukturerhalts einbezogen werden, welche langfristigen **gesamtgesellschaftlichen Verwerfungskosten** bei der räumlichen Konzentration von vielen Menschen in sozialen Problemlagen entstehen könnten.

Für die **stark schrumpfenden ländlichen Räume** in Hessen sollte ein „**Masterplan Demografie**“ sowie entsprechende konzertierte Aktionen entwickelt werden. Besonders **vulnerable Bevölkerungsgruppen** auf dem Land wie etwa Hochbetagte, Menschen mit Behinderung, sozioökonomisch schwache Menschen, Kinder, Jugendliche und Migranten sollten in den Focus der Betrachtung genommen werden. Denn bei ihnen wirken sich die raumstrukturellen Hindernisse ländlicher Räume besonders einschränkend aus.

1.4. Neudiskussion zur Bedeutung „Zentraler Orte“ gezielt führen!

Aus Sicht der Evangelischen Kirchen in Hessen ist es erstaunlich, dass Fragen der „Zentralen Orte“ erst in Zukunft von einer **überparteilichen Expertengruppe** bearbeitet werden sollen. Die jeweilige Einstufung von Kommunen als „Zentrale Orte“ ist ein ganz wesentlicher Bestandteil jedes LEPs. Es ist bekannt, dass bei vielen nord- und mittelhessischen Mittelzentren ihre zentralörtlichen Funktionen aufgrund von **Auslastungs- und Tragfähigkeitsproblemen** deutlich in Frage stehen. Es ist auf jeden Fall positiv, wenn zunächst fachlich fundierte Expertengremien sich damit gründlich befassen und Kriterien festlegen sollen. Die weitere zeitliche Herausögerung der notwendigen politischen Auseinandersetzungen ist jedoch zugleich problematisch.

Da an der Zuordnung der „Zentralen Orte“ u. a. auch der kommunale Finanzausgleich hängt, ist eine sowohl fachlich gründliche als auch zügige interdisziplinäre Auseinandersetzung mit den Fragen der „Zentralen Orte“ in Hessen notwendig.

Eine **Unterscheidung der Bedeutung** der zentralen Orte in Hessen ist wichtig. Das Zentrale-Orte-System spielt in **Nord- und Mittelhessen** eine ungleich größere planerische Rolle als im stark polyzentrisch strukturiertem **Südhessen**. In Südhessen überschneiden sich die

Funktionen und Einzugsbereiche durch die hohe Dichte vieler Mittelstädte und die Nähe zu den Oberzentren.

In den wesentlich dünner besiedelten Gebieten Nord- und Mittelhessens sind die Verflechtungsräume hingegen wesentlich größer und deutlich räumlich abgegrenzter. Die Funktionsbündelung in den zentralen Orten wie Kleinstädten ist dort ganz wesentlich zur Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge. Deshalb sollten dort nicht rein die **Einwohnerschwellenwerte** sondern vor allem die **zu erfüllenden Funktionen** das ausschlaggebende Kriterium für die zentralörtliche Einordnung bilden.

Wichtige Fragen in Bezug auf das Zentrale-Orte-Konzept wären planerische Bindungswirkung, Verschränkung mit Förderprogrammen, operationalisierbare Mindeststandards für die Daseinsvorsorge sowie die Verknüpfung mit Überlegungen zu Gebiets- und Funktionsreformen.

Kapitel 2: Siedlungsentwicklung und Flächenvorsorge

2.1. Trendumkehr beim Flächenverbrauch erreichen!

Die Eindämmung des Flächenverbrauchs ist eine der **wichtigsten umweltpolitischen Zukunftsaufgaben** zu Beginn des 21. Jahrhunderts in Deutschland. Böden sind aufgrund ihrer sehr langen Regenerationszeiten als kaum erneuerbare und unvermehrbar Ressource anzusehen. Die Böden erfüllen als Naturkörper vielfältige zentrale Funktionen für den Naturhaushalt. Die Freiraumsicherung und der Schutz der Ressource Boden sollten deshalb zentrale Nachhaltigkeitsziele des Landes Hessen sein.

Der LEP-Entwurf ist zwar als **positives Signal** für eine flächenschonendere Siedlungspolitik zu werten. Jedoch ist zu beachten, dass trotz aller Einschränkungsansätze absolut gesehen immer noch ein erheblicher zusätzlicher Flächenverbrauch mit den entsprechenden negativen Umweltwirkungen geplant ist.

Zwar ist es zu begrüßen, dass das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Hessen, die täglichen Flächenneuanspruchnahme auf 2,5 ha pro Tag bis zum Jahr 2020 zu reduzieren,

im LEP-Entwurf als Grundsatz aufgenommen wurde. Gegenüber dem derzeitigen Flächenverbrauch von ca. 3,0-3,5 ha pro Tag in Hessen wäre eine kontinuierliche Reduktion bereits ein Fortschritt.

Angesichts der gravierenden Nachhaltigkeitsproblematik des fortgesetzten Flächenverbrauchs ist das 2,5 ha Ziel jedoch **als Fortschreibungsziel zu wenig ambitioniert** für die dritte Neuaufstellung des LEP. Da der zukünftige LEP als Rahmen für die Landesplanung der kommenden 10 bis 20 Jahre dient, sollte für den Zeitraum nach 2020 ein Wert von deutlich unterhalb 2,5 ha/Tag Flächenneuinanspruchnahme angestrebt werden. Für den Schlüsselindikator Flächenverbrauch sollten dazu verbindliche quantitative Ziele samt konkretem Zeitplan erstellt werden. Außerdem sollte es sich nicht bloß um einen Minimierungsgrundsatz von 2,5 ha/Tag handeln sondern zum **expliziten Ziel hochgestuft** werden.

Mittelfristig sollte der Flächenverbrauch auf „Netto Null“ reduziert werden, das heißt, dass jede Neuversiegelung eine Entsiegelung im gleichem Umfang zwingend erforderlich macht.

Da die Höhe der Neuinanspruchnahme von Flächen in Hessen regional äußerst unterschiedlich ist, müssen entsprechende **regionale Differenzierungen** vorgenommen werden. Eine regionalspezifische Betrachtung der Dynamik des Flächenverbrauchs ist je Regierungsbezirk vorzunehmen. Perspektivisch wird sich der zukünftige Flächenverbrauch angesichts der stark steigenden Bevölkerungszahl vor allem auf Südhessen konzentrieren. Die dort mit der zusätzlichen Verdichtung einhergehenden ökologischen, sozialen und ökonomischen Probleme lassen sich nicht durch eine Entsiegelung in Nordhessen kompensieren.

Insbesondere in Südhessen sollten die Kommunen gesetzlich gezwungen sein, plausible und verbindliche Bedarfsbegründungen für ihren „Nachholbedarf“ an neuen Wohngebieten auf Kosten von Freiflächen abzuliefern. Außerdem sollten die Kommunen dazu konsequent seriöse Folgekostenberechnungen erstellen müssen.

Von vielen kommunalen politischen Entscheidungsträgern wird offen kommuniziert, dass Wohn- und Gewerbeflächen überwiegend auf „Vorrat“ ausgewiesen werden sollen. Bereits

heute besteht jedoch teilweise ein deutlicher **Angebotsüberhang** z. B. in Südhessen bei den Gewerbegebieten und Bürogebäuden. Die Nachfrage nach neuen gewerblichen Flächen fiel in vielen Regionen erheblich geringer aus als prognostiziert. Viele der zukünftigen gewerblichen Nutzungswünsche könnten in den bereits bestehenden jedoch noch nicht vollständig ausgelasteten Gewerbegebieten realisiert werden.

Mit den fortgesetzten **Überhangsausweisungen** wird zwar im positiven Sinne angestrebt, für verschiedenste Entwicklungsszenarien die nötigen planerischen Spielräume zu eröffnen. Die Planungsträger entheben sich damit jedoch selber ihre Möglichkeiten, tatsächlich eine **quantitative Steuerungswirkung** auf den Flächenverbrauch auszuüben.

Der Vorrang des Grundsatzes des **Flächenrecyclings** vor der Neuinanspruchnahme von Flächen auf der „grünen Wiese“, die Konversion und Revitalisierung von Gewerbe- und Industriebrachen, der Grundsatz der Innen- vor Außenentwicklung sowie die interkommunale Kooperation sind im LEP-Entwurf begrüßenswerter Weise stark verankert. In der politischen Praxis sollte die reale Durchsetzung stark forciert und mit den entsprechenden politischen, planerischen und ökonomischen Instrumenten hinterlegt werden.

Das vorhandene **Reserveflächenpotential** einer Kommune sollte vollständig eingerechnet werden. Neuausweisungen sollten bloß noch dann erfolgen, wenn gleichzeitig in der **Netto-Gesamtbilanz** der regionalen Planungsregion eine Rücknahme von bisher nicht realisierten Flächenreserven erfolgt. Dies würde große Anreize zum zielgenauen Flächentausch auslösen. Neben der Führung von **Baulandkatastern** sollte überprüft werden, ob evtl. die Einführung des Instruments der regional **handelbaren Flächenausweisungsrechte** als ökonomische Anreizmaßnahme dabei unterstützend wirken könnte.

Als raumplanerisches Gesamtkonzept sollte das mittelfristige Ziel die konsequente Einführung einer **regionalen Flächenkreislaufwirtschaft** sein. Dabei ist die Flächenkreislaufwirtschaft mehr als das reine Flächenrecycling eines einzelnen Standortes. Beim Kreislaufkonzept handelt es sich um einen langfristigen, (stadt-)regionalen, flächendeckenden Ansatz. Merkmale sind die systematische Erfassung aller Flächenpotentiale, **Kooperationen** zwischen den Kommunen einer Region sowie ein **finanzieller Lasten- und Nutzensausgleich** bei der Flächenverwertung zwischen den unterschiedlichen Akteuren. Durch den kooperativen Ansatz lassen sich kommunale Partikularinteressen besser zugunsten einer

Gemeinwohlorientierung für die gesamte Region auflösen. Die Ebene der Regionalplanung würde damit außerdem aufgewertet.

Eine erfolgreiche Einschränkung des Flächenneuverbrauchs ist nur durch eine sehr große gesamtgesellschaftliche Anstrengung möglich. Bisher setzen sich bei konkurrierenden Raumnutzungsansprüchen und Neuausweisungen von Bau- und Infrastrukturflächen stets die kurz- bis mittelfristigen ökonomischen Interessen durch zu Lasten des Schutzes des Naturkörpers Boden. Ziel sollte die **Entkopplung von Flächenverbrauch und Wirtschaftswachstum** sein. Der Schwerpunkt sollte beim **vorsorgenden Bodenschutz** liegen.

Die Neuinanspruchnahme von Flächen ist bisher deutlich zu preisgünstig, da in die Baulandpreise die langfristigen gesamtgesellschaftlichen **negativen externen Effekte** der Bodenzerstörung sowie der dispersen Siedlungsentwicklung nicht mit einbezogen werden. Hier wäre auf der Bundesebene ein deutliches Umsteuern der einschlägigen **Steuer- und Finanzausgleichssysteme** notwendig, so dass ökonomische Anreize zur zielgerichteten Steuerung des Flächenverbrauchs entstehen.

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie Hessen sollte das Thema Flächenverbrauch noch stärker auch in Bezug auf die **Umweltökonomische Gesamtrechnung** des Landes Hessen platziert werden. Dies dient u. a. der Bewusstseinsbildung jener, die eher über umweltökonomische Argumente erreichbar sind.

Insgesamt sind ein deutlicher **Bewusstseinswandel** bei den Entscheidungsträgern sowie eine Neuorientierung der Siedlungs- und Verkehrspolitik notwendig. Außerdem ist die Ausbildung eines gesellschaftlichen Problembewusstseins für die zentralen natürlichen Funktionen, den sehr hohen Wert und die Verletzlichkeit der Böden nötig.

Wesentliches Anliegen der Bodenschutzpolitik sollte neben der drastischen Verringerung des quantitativen Flächenverbrauchs (**Mengensteuerung**) die verstärkte Beachtung der Bodenqualität bei der Flächeninanspruchnahme sein (**Qualitätssteuerung**).

Deutschlandweit werden die landwirtschaftlich besonders leistungsfähigen Böden nach wie vor überproportional stark für die Ausweisung von Baugebieten und Verkehrswegen in

Anspruch genommen. Dies liegt u. a. an den historisch gewachsenen alten Siedlungsstrukturen, bei denen Ortschaften bevorzugt auf landwirtschaftlich fruchtbaren Böden angesiedelt wurden.

Böden, die hinsichtlich einer oder mehrerer Funktionen **besonders leistungs- bzw. funktionsfähig** sind, sollten als „besonders schutzwürdige Böden“ unter einen besonders starken Schutz gestellt werden.

Der „besondere Wert“ kann sich auf verschiedene der Bodenfunktionen beziehen und ist keineswegs nur von den Bodenpunktzahlen abhängig. Regionalspezifische bodenschutzfachliche Bewertungskriterien zur Leistungsfähigkeit und Schutzwürdigkeit der Böden sollten genutzt werden.

Insgesamt gesehen sollten die **Ansprüche der Landwirtschaft** - insbesondere auf den guten landwirtschaftlichen Standorten - gesichert und bei der Langzeitplanung der Flächennutzung zentral berücksichtigt werden. Durch die dauerhafte Zerstörung hochwertiger Ackerböden verlieren die landwirtschaftlichen Betriebe ihre Produktionsflächen und Entwicklungspotenziale. Dies trägt u. a. zu einer weiteren Überhitzung der Bodenmärkte bei.

Im Rahmen der Bodenschutzpolitik ist darauf zu achten, dass im ländlich geprägten Teilen Süd- und Nordhessens die Landwirtschaft eine nicht unerhebliche Rolle spielt. Diese ist auch und vor Allem vor dem Hintergrund einer nachhaltigen und ökologischen Lebensmittelversorgung sicherzustellen. Sie dient zugleich vielen Einwohnern als hauptberufliche Einnahmequelle und trägt zu deren Existenzsicherung bei. Die Versorgung mit regionalen Produkten erspart lange Transportwege mit entsprechenden klimarelevanten negativen Auswirkungen.

Die unvermeidbare Flächeninanspruchnahme sollte auf **weniger bedeutsame oder empfindliche Böden** gelenkt werden, welche infolge der Vornutzung bzw. naturbedingt eine geringere Leistungsfähigkeit im Naturhaushalt aufweisen.

Böden sind eine nicht vermehrbare, knappe und kaum erneuerbare Ressource. Die bisherige Bodenschutzpolitik ist zu stark reaktiv statt vorsorgend ausgerichtet. Bei Böden handelt es sich neben dem Charakter als privates oder staatliches Eigentum um ein **intergenerationelles Schutzgut**. Die kommenden Generationen werden auch angesichts des internationalen Landgrabblings und global massiver Bodenzerstörungen auf gut erhaltende fruchtbare Böden für ihre Lebensmittelproduktion zwingend angewiesen sein.

Die Freiraumsicherung ist ebenfalls ein wichtiges Nachhaltigkeitsziel. Damit die kommenden Generationen auch in Zukunft unter sich ständig verändernden räumlichen Rahmenbedingungen handlungsfähig bleiben, müssen heute räumliche **Entwicklungsperspektiven** langfristig offen gehalten werden.

2.2. Nachhaltige Kompensationsmaßnahmen durchführen!

Generell werden Ackerflächen bei der Kompensation zu gering bewertet. Der Verlust als Produktionsstandort für Lebensmittel für die Nahversorgung wird systematisch unterbewertet, da keine ausreichende Langfristperspektive eingenommen wird. Auch die große Bedeutung von Freiflächen und intakter Böden für die **Naherholung** in Ballungsraumgebiet sowie für den **Wasserhaushalt** und den lokalen Kleinklima werden unterbewertet. Hier ist aus Gründen der Nachhaltigkeit ein deutliches Umdenken erforderlich.

2.3. Dorfentwicklung fördern!

Im ländlich geprägten Raum Nord- und Südhessens ist es erforderlich, zur Vermeidung eines raumgreifenden weiteren Flächenverbrauches die Ortskerne der Städte und Gemeinden zu stärken und so der sogenannten "Landflucht" entgegenzutreten. Das gesellschaftliche und damit auch kirchliche Leben spielt sich vor Ort oftmals in den Ortskernen der Städte und Gemeinden ab. Hier ist auch Kirche i.d.R. mit Kirchengebäude, Pfarrhaus und Gemeindehaus präsent. Wir sehen unsere Verantwortung in den alten Ortskernen auch im Hinblick auf die Regelungen des Denkmalschutzes. Es wird ausdrücklich Wert darauf gelegt, die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude (vorrangig in den Ortskernen) zu erhalten. Daher sollte ihre Nutzung auch für die Wohnraumneuan siedlung in erster Linie genutzt werden, bevor in der Peripherie Neubaugebiete mit zusätzlichen Flächenverbrauch und infrastrukturellen Folgekosten ausgewiesen werden.

2.4. Sozialen Wohnungsbau deutlich stärken!

Zweifellos sind attraktive Arbeitsplätze, eine hohe Wirtschaftskraft, die Ansiedlung von Unternehmen mit zukunftsweisenden Technologien etc. sehr wichtig. Aber auch Möglichkeiten einer **sozialen und kulturellen Teilhabe** der Bürger durch eine entsprechende Infrastruktur tragen wesentlich zur Stabilität und zur Lebensqualität in der Region bei. Die Flächennutzung hat auch auf die sozialen Netze und die kulturellen Angebote in ihrer Vielfalt zu achten.

Angesichts der demographischen Entwicklung, des größer werdenden Gegensatzes zwischen Arm und Reich und des finanziellen Drucks auf lokalen Kulturinitiativen wäre bei dem Ausweis von Siedlungs- und Gewerbeflächen die Situation von älteren Menschen, von Familien, von Kindern und Jugendlichen, von erwerbstätigen Müttern, insbesondere Alleinerziehenden, Menschen mit Behinderung sowie Migranten besonders zu berücksichtigen.

Die **soziale Ausgewogenheit der Siedlungsstrukturen** muss zentral im Blick behalten werden. Die Ausgrenzung und Verdrängung armer Bevölkerungsschichten muss vermieden werden. Wenn die ärmere Bevölkerung nur noch am Rande der Städte oder in ländlichen Gebieten wohnen und leben kann, dann werden vorhandene Tendenzen der **sozialräumlichen Spaltung** vertieft. Eine sehr schlechte Wohnsituation beeinträchtigt die **Lebens- und Entwicklungschancen** insbesondere von Kindern und Jugendlichen massiv.

Eine **Sensibilisierung von planerischen und politischen Entscheidungsträgern** für die sozialen Folgen und Gefahren für den sozialen Frieden durch planerische Entscheidungen scheint notwendig. Evtl. könnte eine **Sozialverträglichkeitsprüfung für Flächennutzungen** eingeführt werden.

Unabdingbare Voraussetzung für die Wahrnehmung sozialer Problemlagen ist ein **Sozialmonitoring**, das den Arbeits- und Wohnungsmarkt, die Gesundheitsversorgung, die Lage von Älteren und Familien (sowie Bildungs-, Pflege- und Erziehungsangebote im Blick hat. Nachbarschaften können nur dort gelingen, wo eine funktionierende soziale Infrastruktur und kulturelle Angebote das Zusammenleben fördern und ein hohes Maß an Identifikation mit der Wohnumwelt ermöglichen.

Vor dem Hintergrund der stark gestiegenen Mietpreise in den urbanen Räumen, bei denen selbst Haushalte mit mittleren Einkommen Finanzierungsprobleme haben, ist die **Umsetzung einer sozialen Wohnungspolitik** extrem wichtig. Nach mehreren Jahrzehnten der Vernachlässigung und des Verkaufs von öffentlich geförderten und gebundenen Sozialwohnungen, der Grundstückspekulation etc. sind jetzt dringend Reformen notwendig.

Eine **Reaktivierung des gemeinnützigen Wohnungsbaus** ist nötig. Bei Neubauten sind höhere verbindliche **Quoten an Sozialwohnungen** vorzusehen. Bei der **Vergabe öffentlicher Grundstücke** sollten das Schaffen von Sozialwohnungen oder die Berücksichtigung von gemeinwohlorientierten Wohnprojekten Priorität haben gegenüber einer Gewinnmaximierung.

2.5. Neue Baugebietskategorie "Urbane Gebiete"

Die Aufnahme der neuen Baugebietskategorie "Urbanen Gebieten" in den LEP-Entwurf wird begrüßt. In den stark nachgefragten Städten Hessens ist eine Vielzahl an verschiedenen Ansätzen zur Bewältigung der Wohnungsnot notwendig.

Die alte planerische Vision der „**funktionalen Entflechtung**“ von Wohnen, Arbeiten und Erholen ist teilweise nicht mehr zielführend noch umsetzbar. Allerdings sollte bei der planerischen Festlegung von „Urbane Gebieten“ sowie anderen Ansätzen zur räumlichen **Re-Integration** der verschiedenen städtischen Funktionen das **menschliche Maß** bei der Stadtentwicklung zentral im Blick behalten werden. So wichtig die Nachverdichtung und räumliche Eingrenzung der Stadtareale einerseits ist. So wichtig ist es andererseits, die Lebensqualität der Stadtbewohner zu erhalten

Bei der Baugebietskategorie "Urbane Gebiete" sollte deshalb im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung zentral darauf geachtet werden, dass die Nutzungsmischung auf **Konfliktminimierung** ausgerichtet wird. Weder sollten die bestehenden gewerblichen Unternehmen in ihrer Tätigkeit stark eingeschränkt werden noch sollte der Lärmschutz zu Lasten der menschlichen Gesundheit vernachlässigt werden.

Kapitel 3: Freiraumentwicklung und Ressourcenschutz

3.1. Entwicklung von Freiräumen als Sozialräume!

Es ist zu begrüßen, dass im LEP-Entwurf dem Freiraumschutz für Freizeit und Erholung eine hohe Bedeutung beigemessen wird. Als **Erholungs- und Erlebnisraum** besitzen Freiräume gerade in einem dicht besiedelten Gebiet wie z. B. dem Ballungsraum Rhein/Main wichtige soziale Funktionen. Sie haben nicht nur eine ökologisch lebenswichtige Bedeutung zur Kühlung, als Frischluftschneisen etc. sondern dienen auch der kostenlosen Entspannung, der Sportausübung, der sozialen Begegnung, der niedrigschwelligen sozialen Teilhabe im öffentlichen Raum etc. Die regelmäßige intensive Übernutzung von städtischen Grünflächen zeigt deutlich, wie wichtig diese Grünflächen prinzipiell für die Naherholung sind.

In der Realität wird im Rahmen von neuen großflächigen Wohn- und Gewerbegebietsausweisungen oft keine Rücksicht auf Grünflächen, Landschaftsschutzgebiete etc. genommen, da sie nur einen vergleichsweise geringen Schutzstatus besitzen und aus ökonomischer Sicht Baugebiete eine wesentlich höhere Rendite versprechen. Für eine **gute Aufenthaltsqualität in den urbanen Räumen** ist unter den Bedingungen des Klimawandels und einer prognostizierten sehr starken Zunahme an Hitzetagen hier ein Umdenken zwecks Freiraumsicherung dringend nötig. Sehr sinnvolle Ansätze der städtischen Nachverdichtung müssen mit diesem Schutzaspekt konstruktiv abgewogen werden.

3.2. Landschaftszerschneidung minimieren, Freiräume schützen!

Hessen weist insbesondere in Südhessen einen sehr hohen Grad der Landschaftszerschneidung auf. Während der letzten Jahrzehnte stieg die Landschaftszerschneidung in **Südhessen** enorm an. Im Bereich des Regierungspräsidiums Darmstadt nahm die durchschnittliche effektive Maschenweite von **unzerschnittenen Flächen** zwischen 1930 und 2002 um ca. 30 % ab.

Die Zerschneidung ist eine der wichtigsten Ursachen für den **Artenverlust** durch Verkleinerung von Lebensräumen und Isolierung von Tierpopulationen. Gleichzeitig gibt es

das Gebot der Zerschneidungsminimierung und den Vermeidungsgrundsatz bei einer geplanten Flächeninanspruchnahme von Freiflächen.

Deshalb sollte das Land Hessen die letzten noch verbliebenen unzerschnittenen, verkehrsarmen und barrierefreien Räume auch in der Größenordnung von bloß 50 km² als große Lebensräume strikt erhalten. Die Sicherung zusammenhängender größerer Freiräume hat erhebliche ökologische und gesundheitliche Vorteile.

3.3. Biodiversität fördern und schützen!

Hessen verfügt zwar mit über 637 Natura 2000-Gebieten, welche zusammen einen Anteil von ca. **21 % der Landesfläche** ausmachen, über einen **sehr guten flächenmäßigen Grundstock** zum Erhalt von Biodiversität und ökologisch wertvollen Lebensräumen. Das Entwicklungspotential dieser Flächen zum Arten- und Biotopschutz ist sehr hoch.

Trotz aller politischen Anstrengungen weisen jedoch **nur rund 15 %** der 46 **geschützten natürlichen Lebensraumtypen** einen **günstigen Erhaltungszustand** auf. Bei den nach FFH-Richtlinie bzw. Vogelschutz-Richtlinie bewerteten wild lebenden Tier- und Pflanzenarten stehen ebenfalls unter 30 % positiv da.

Diese im Umweltbericht zum LEP-Entwurf genannten Zahlen verdeutlichen eindringlich, dass eine **bloße Schutzgebietsausweisung** nicht ausreicht, um die wertvolle Biodiversität des Landes Hessen tatsächlich zu erhalten. Es mangelt vor allem an der personalintensiven **Pflege der Biotope** sowie der **Umsetzung der spezifischen Artenschutzmaßnahmen**. Hier sind unbedingt zeitnah mit einem entsprechenden Ressourcenaufwand zielgerichtete Maßnahmen zu ergreifen. Weitere zeitliche Verzögerungen führen zu gravierenden Biodiversitätsverlusten, die nicht einfach wieder umkehrbar sind.

Die Evangelischen Kirchen in Hessen begrüßen ausdrücklich den im LEP-Entwurf vorgesehene Ansatz einer verstärkten landesweiten Biotopvernetzung. Die vorgesehene großräumige Vernetzung von Kernflächen mittels Trittsteinen oder Korridoren ist sehr positiv. Allerdings sollte sichergestellt werden, dass die im LEP-Entwurf als Suchraum grob dargestellte Flächen in überschaubaren Zeiträumen auf der Ebene der Regionalplanung

flächenschärfer definiert werden. Ansonsten wird die Verantwortung einfach auf die untergeordnete Landesplanungsebene verlagert.

Kapitel 4: Infrastrukturentwicklung

4.1. Mobilität nachhaltiger gestalten!

Die verkehrsplanerischen Leitlinien einer nachhaltigen Verkehrspolitik in Hessen sollten sich konsequent an den Kriterien **Effizienz, Umweltverträglichkeit und Sozialverträglichkeit** orientieren.

Die zentrale und verkehrsgünstige Lage macht Teile von Hessen einerseits zu einer **zukunftsträchtigen europäischen Metropolregion**. Die gute Verkehrsanbindung mit Schienen- und Straßenverkehr führt gleichzeitig zu erheblichen verkehrlichen Belastungen auf Kosten der **Wohn- und Umweltqualität**.

Wie im LEP-Entwurf aufgeführt, wird ein **weiteres Anwachsen des Verkehrsaufkommens** in den Städten sowie der gesamten Metropolregion Rhein-Main prognostiziert (siehe „Verkehrsprognose 2030“). Dadurch verschärft sich der **Grundkonflikt**, bei dem einerseits berechnete Mobilitätsinteressen von Menschen sowie berechnete wirtschaftlichen Interessen am Güterverkehr bestehen. Und bei dem andererseits der Aspekt des Gesundheitsschutzes von Menschen (Lärmschutz, Luftreinhaltung) sowie das Ziel der Reduktion von schädlichen Umweltbelastungen oft herunter fallen.

Durch Straßenbau und -ausbau könnten insbesondere in bislang unbelasteten bzw. gering belasteten Gebieten infolge der Verkehrszunahme neue Formen der **Lärmbelastungen** auftreten, so dass es immer weniger echte Erholungsräume geben wird.

Aus kirchlicher Sicht sollte jegliche Verkehrsplanung in der Abwägung der unterschiedlichen Interessen so gestaltet werden, dass die **Lebensqualität der Region befördert** wird durch die Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen. Dies ist eine sehr große planerische und politische Herausforderung, die letztendlich mittel- bis langfristig nur durch eine deutliche Veränderung der Mobilitätsformen zu erreichen ist.

Auch aus **umweltethischen Erwägungen** heraus besteht eine Vorrangigkeit der Investitionen im ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Da jedoch im großen Ausmaß im LEP-Entwurf Straßenbauprojekte vorgesehen sind, ist aus kirchlicher Sicht auf der Umsetzungsebene der (absolute) Vorrang des ÖPNV nicht klar erkennbar.

Bei der Beseitigung von Straßenengpässen ist grundsätzlich zu überlegen, ob dieser Ausbau nicht ein weiteres Wachstum von motorisiertem Individualverkehr nach sich zieht. Begründet wird der Ausbau durch eine zunehmende **individuelle Mobilität, die völlig unhinterfragt bleibt**. Es stellt sich jedoch für die stark verdichteten Regionen Hessens die Grundsatzfrage nach der Zukunftsfähigkeit des individuellen PKW-Verkehrs sowie des LKW-Verkehrs.

Um eine wirkliche Verbesserung der Lebensqualität zu erreichen, müssen **Maßnahmen zur Reduzierung des Individualverkehrs in den Städten** erfolgen. Das Leitbild muss weggehen von einer autogerechten und autofahrerfreundlichen Stadt hin zu tatsächlich nachhaltigen Mobilitätsformaten einschließlich sinnvoller Konzepte zur Parkraumbewirtschaftung. Eine **verstärkte Förderung von Fuß- und Radwegen** verlangt bei jeder Planung der innerörtlichen Verkehrsinfrastruktur eine angemessene, prioritäre Berücksichtigung.

Besonders der infrastrukturelle Ausbau und die qualitative Verbesserung des ÖPNV, des schienengebundenen Regionalverkehrs sowie des Fahrrad- und Fußverkehrs sind dafür entscheidend. Die schwerpunktmäßige Bindung von Neubaugebietsausweisungen an Haltepunkte des schienengebundenen Verkehrs, das Ziel des **ÖPNV-Ausbau** sowie die geplante Einführung eines **Hessen-Taktes** im LEP-Entwurf werden deshalb kirchlicherseits ausdrücklich begrüßt.

Maßnahmen zum **Ausbau von regionaler Radwegestrecken** und Radschnellwegen werden ebenfalls ausdrücklich befürwortet. Dazu gehören neben dem Ausbau jedoch auch die Pflege und Instandhaltung des Radwegenetzes. Die Aufnahme von **Fußmobilität in die verkehrspolitischen Planungen** wird ebenfalls von den Evangelischen Kirchen sehr positiv aufgenommen.

Zur Förderung und zur Akzeptanzsteigerung des ÖPNV und der Regionalbahnen gehört eine besonders starke **Berücksichtigung der Belange von Kindern, Jugendlichen, Frauen, Familien, einkommensschwachen und weniger mobilen Bevölkerungsgruppen**.

Dazu gehören stark **verbesserte Sicherheitskonzepte**, die u. a. auf personelle Präsenz in Bahnhöfen, Zügen und Bustransportmitteln ausgerichtet ist. In den vergangenen Jahren haben sich z. B. Bahnhöfe in Teilen von Hessen zu regelrechten Angsträumen entwickelt. Wer den Umstieg auf ÖPNV etc. fördern will, muss eine entsprechende Sicherheit und **Aufenthaltsqualität** sicherstellen. Außerdem sind eine deutlich erhöhte Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, realistische Umsteigezeiten, etc. notwendig.

Für ländliche Räume sollten vor allem bewährte, flexible und kostengünstige ÖPNV-Modelle und Kombimodelle wie z. B. Anrufsammeltaxis, Bürgerbusse etc. entsprechend des sich verändernden Bedarfs und des digitalen Fortschritts fortentwickelt und gefördert werden.

4.2. Schneller flächendeckender Breitbandausbau!

Das Land Hessen will bis Ende 2018 die Versorgung Hessens mit flächendeckenden Internetanschlüssen von mindestens 50 Mbit/s sicherstellen.

Zwar ist es sehr zu begrüßen, dass das Land Hessen die flächendeckende Versorgung mit hochleistungsfähigen Breitbandanschlüssen in den LEP-Entwurf unter Zielen und Grundsätzen aufgenommen hat.

Allerdings ist ein **schneller, leistungsfähiger, flächendeckender, zeitgemäßer Breitbandausbau** mit zukunftsfähigen Glasfaserkabeln oder Funktechnologien in Hessen jetzt schon dringend notwendig!

Auch wenn andere deutsche Flächen-Bundesländer ebenfalls noch Breitband-Versorgungslücken aufweisen, so steht Hessen im europäischen Vergleich - z. B. gegenüber Estland - nicht gut da.

In Hessen gibt es seit mehreren Jahren eine **digitale Spaltung zwischen Stadt und Land**. Während 2016 der hessische städtische Raum fast vollständig mit schnellem Internet mit 50 Mbit pro Sekunde durch privatwirtschaftliche Netzbetreiber versorgt war, war es in ländlichen Regionen nur etwa ein Drittel. Es gibt auch noch vereinzelt „weiße Flecken“ ganz ohne oder mit nur extrem langsamen Internetanschlüssen.

Die vielen Jahre des **verzögerten Breitbandausbaus** haben in strukturschwachen oder peripheren ländlichen Räumen die **wirtschaftlichen Abwärtsspiralen** massiv verstärkt. Schnelles Internet ist sowohl für Unternehmen als auch für hochqualifizierte Heimarbeitsplätze oder für den Zuzug von Familien eine entscheidende Standortvoraussetzung.

Gerade zur **Bewältigung der Herausforderungen ländlicher Räume** bietet die Digitalisierung große Chancen. Beispiele sind E-Government, Telemedizin, digital organisierte Mobilität wie Mitfahrgelegenheiten, Social Media Nutzung für soziale Innovationen etc.. Eine gute digitale Infrastruktur kann räumliche Standortnachteile zumindest stark abmildern bzw. teilweise ausgleichen.

Die noch verbliebenen Zeitfenster zum Erhalt der ländlichen Räume müssen jetzt staatlicherseits schnell genutzt werden. Dort, wo die Privatwirtschaft keine Versorgung sicherstellt, sollte der Staat als wichtigen Bestandteil der **staatlichen Daseinsvorsorge** die diversen öffentlichen Förderprogramme für den Breitbandausbau endlich im Sinne einer **konzertierten Aktion** für ganz Hessen nutzen.

4.3. Nachhaltigere Gestaltung des Luftverkehrs

Die Evangelischen Kirchen in Hessen begrüßen, dass Staatsminister Tarek Al-Wazir seine Ankündigung, in der dritten Änderung des Landesentwicklungsplanes das Thema „Lärmobergrenzen“ einzufügen, umgesetzt hat und dieses wichtige Thema damit einen verbindlicheren Stellenwert bekommt als über die Vorschläge zu Lärmobergrenzen aus dem September 2016 hinaus. Damit wird - wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU und Grünen vereinbart - eine der fünf Säulen des Mediationsergebnisses aus dem Jahre 2000 im Landesentwicklungsplan selbst aufgegriffen. Das Mediationsverfahren war Voraussetzung für die Erweiterung des Flughafens. Auch der Bezug zur Lärmstudie NORAH und deren Ergebnissen ist ein Schritt in die richtige Richtung, der zu weniger Lärm und damit weniger gesundheitlicher Belastung im Rhein-Main-Gebiet beitragen muss.

Allerdings bleiben auch im vorliegenden Text des Landesentwicklungsplans Fragen offen:

5.1.6-2:

Die „Wettbewerbsfähigkeit“ wird immer wieder genannt, ohne dass diese präzisiert wird: Im Wettbewerb zu welchen anderen Flughäfen steht Frankfurt? Wie begründet sich die zu erhaltende „Wettbewerbsfähigkeit“?

Welchen „zu erwartenden Entwicklungen“ soll der Flughafen Frankfurt gerecht werden? Zählt die Genehmigung für Low-Cost-Carrier wie RyanAir oder demnächst Eurowings auch zu diesen zu erwartenden Entwicklungen?

5.1.6-4:

Um die Bevölkerung vor Lärm zu schützen, soll die Ausdehnung der erheblich von Fluglärm betroffenen Fläche gegenüber dem aktuellen Niveau nicht mehr wesentlich anwachsen. Allerdings wird der Bezug zwischen Fläche und Bevölkerungszahl nicht klar erläutert. Da das Rhein-Main-Gebiet dicht besiedelt ist und der Flughafen quasi mitten in einem Ballungszentrum liegt, geht es in erster Linie um die vom Fluglärm betroffenen Menschen und nicht die Fläche, die es zu schützen gilt.

Zudem ist jedes weitere Anwachsen von Lärm aus Sicht der hessischen Kiechen nicht zielführend, da es um eine **absolute Minderung des Lärms** gehen muss, nicht um eine nur relativ geringere Erhöhung als durch den Planfeststellungsbeschluss möglich. Diese Notwendigkeit einer absoluten Minderung des Lärms ist ein eindeutiges Ergebnis der Untersuchungen, die die NORAH-Studie vorgenommen hat. Eine solche absolute Lärmminimierung ist im Lärmminimierungsplan anzustreben, der alle fünf Jahre darzustellen ist (siehe 5.1.6-5).

5.1.6-7

Die ÖPNV-Anbindung des südlichen Flughafenbereichs darf nicht zu großen Eingriffen in die Natur führen. Zudem ist politisch und gesellschaftlich zu diskutieren, ob es tatsächlich einen „Low-Cost-Carrier“-Arm am Terminal 3 geben soll und dieses entsprechend umgeplant werden darf. In der Begründung zum Planfeststellungsbeschluss war klar die Rede davon, dass andere Flughäfen als Frankfurt/Rhein-Main für „Low-Cost-Carrier“ zuständig sind (Siehe hierzu auch die Bemerkung zu 5.1.6-2 oben).

5.1.6-8

Aus Sicht der Evangelischen Kirchen ist es problematisch davon zu sprechen, dass der Regionalflughafen Kassel-Calden (Kassel-Airport) die Nachfrage nach Luftverkehrsinfrastruktur für die kommerzielle Verkehrsfluffahrt in Nordhessen befriedigen soll. Die bisherigen Entwicklungen zeigen, dass es eine solche Nachfrage gar nicht in ausreichendem Maße gibt und es fraglich ist, ob eine solche überhaupt geschaffen werden kann, geschweige denn braucht, angesichts der räumlichen Nähe weiterer Regionalflughäfen.

Begründung zu 5.1.6-1 bis 5.1.6-8

Der unmittelbare Zusammenhang zwischen Wachstum im Flugverkehr und der Generierung von Wertschöpfung in den Umgebungen von Flughäfen bedürften der näheren Prüfung. Gegenwärtig ist diese Behauptung durch Studien nicht eindeutig zu untermauern.

Es ist richtig, dass eine von NORAH bestätigte Erkenntnis der Lärmwirkungsforschung ist, 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. Allerdings darf daraus nicht gefolgert werden, dass aus diesem Vertrauen heraus auch die gesundheitlichen Risiken minimiert würden. Die wahrgenommene Belästigung wird verringert, nicht die gesundheitlichen Risiken.

Eine Verlagerung des Kurzstreckenverkehrs auf die Schiene darf nicht dazu führen, dass die freiwerdenden Kapazitäten bzw. Slots für die größeren und lauterer Maschinen des Mittel- und Langstreckenverkehrs genutzt werden. Das führt zu einer Erhöhung des Lärms und nicht zu dessen Minderung. Was unter „konkurrenzfähigen Reisezeiten“ zu verstehen ist, sollte gesellschaftlich erörtert werden, so dass auch der Gedanke der „Entschleunigung“ einen ebenso hohen Stellenwert erhalten kann wie der einer dauernden Beschleunigung. Das „alte“ Wachstumspfad, das grundsätzlich hinter den Ausführungen des LEP in diesem Abschnitt wahrnehmbar ist, wird schon längst gesellschaftlich diskutiert. Menschen haben jedoch nicht nur die Freiheit von etwas, sondern auch eine Freiheit zu etwas – z.B. zu einer Entscheidung, dass nicht alles, was auf der Grundlage heutiger mobiler Möglichkeiten erreicht werden kann, auch individuell erreicht werden muss.

Umweltbericht zum Entwurf der 3. Änderung des Landesentwicklungsplans Hessen 2000

5.1.2

Aus Sicht der Evangelischen Kirchen in Hessen wird der unmittelbare Zusammenhang von angenehmen klimatischen Verhältnissen und der Lärmproblematik durch das Wort „Neben“ nicht ausreichend dargestellt. Zunehmender Lärm wird durch eine zunehmende Anzahl an Flugzeugen erzeugt, die zu einem zunehmenden Ausstoß an klimaschädlichen Gasen führen und damit das „angenehme“ Klima negativ beeinflussen.

Auch ist zu betonen, dass Einzelschallereignisse nicht in dem Maße berücksichtigt werden, wie es auch nach der NORAH-Studie notwendig wäre. Eine ständige Fokussierung auf Dauerschall nimmt das Problem Lärm nicht ausreichend ernst.

Tabelle 5: Ermittlung der prüfpflichtigen Festlegungen der dritten Änderung des Landesentwicklungsplans (LEP) Hessen 2000

5.1.6

Nicht nachvollziehbar ist, warum keine vertiefende Prüfung der Umweltauswirkungen beim Flugverkehr erforderlich ist. Da das Thema Feinstaubbelastung im LEP eine geringe Rolle spielt, sollte es gerade hier auftauchen und als Umweltwirkung deutlich dargestellt werden.

10.2

Die Evangelischen Kirchen in Hessen stimmen der folgenden Aussage zu:

„Eine überschlägige Prüfung der Umweltauswirkungen erfolgte für die landesplanerischen Vorgaben zur regionalplanerischen Festlegung des Siedlungsbeschränkungsgebietes um den Flughafen Frankfurt Main. Auch hier bedarf es einer vertiefenden Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen auf der Ebene der Regionalplanung.“

Sie bitten insbesondere darum, auf der Ebene der Regionalplanung auch das Thema „Ultrafeinstäube“ aufzugreifen.