

*Messerschmidt, Dr. Niedermeier und Partner  
Prinzregentenplatz 21 · 81675 München*

**Einschreiben/Rückschein**  
Regierungspräsidium Darmstadt  
Luisenplatz 2  
64283 Darmstadt

CHRISTOPH MESSERSCHMIDT (bis 2010)

DR. WILFRIED NIEDERMEIER

ULRICH NUMBERGER

JOACHIM SAAM

LEOPOLD M. THUM

DR. MATTHIAS MESSERSCHMIDT

ULRICH MESSERSCHMIDT

URSULA LANGE

DR. MARTIN SCHRÖDER

*Prinzregentenplatz 21 · 81675 München*

München, den 18. Oktober 2012  
Durchwahl Tel.: 089/455033-35  
Durchwahl Fax: 089/455033-52  
schroeder@messerschmidt-kollegen.de  
**Unser Zeichen: 35/ka/ck - 12/00442-**

**Entwurf des Lärmaktionsplans Hessen, Teilplan Flughafen Frankfurt/Main  
Stellungnahme der Städte Flörsheim, Hattersheim und Hochheim am Main  
sowie der Landeshauptstadt Mainz**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir zeigen an, dass uns die Städte Flörsheim, Hattersheim und Hochheim am Main sowie die Landeshauptstadt Mainz mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Zusammenhang mit dem Betrieb und dem Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main beauftragt haben. Ordnungsgemäße Bevollmächtigung wird anwaltlich versichert. Original unterzeichnete Vollmachten reichen wir auf Verlangen gerne nach.

Namens und im Auftrag unserer Mandantinnen nehmen wir zu dem von dem Regierungspräsidium Darmstadt vorgestellten Entwurf des Lärmaktionsplans Hessen, Teilplan Flughafen Frankfurt/Main, wie folgt Stellung:

Der Entwurf des Lärmaktionsplans Hessen, Teilplan Flughafen Frankfurt/Main leidet an durchgreifenden Mängeln (vgl. unten Ziff. I.). Dem RP Darmstadt ist ein Abwägungsausfall vorzuwerfen, weil es sich an die Vorgaben der Vereinbarung „Allianz für Lärmschutz 2012“ vom 29.02.2012 gebunden hat. Das RP Darmstadt hat die Pflicht zur Gesamtlärmbewertung missachtet und unzutreffende und veraltete Datengrundlagen verwendet. Im Widerspruch zur gesetzlichen Pflicht hat das RP Darmstadt in dem Entwurf keine Regelungen

oder Entscheidungen getroffen, die zu einer Minderung des Lärmproblems im Ballungsraum Rhein-Main führen könnten. Der Entwurf erfüllt nicht einmal die Mindestanforderungen nach § 47d Abs. 1 S. 3, Abs. 2 i.V.m. Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG vom 25.06.2002, weshalb er zu Unrecht mit dem Titel "*Entwurf Lärmaktionsplan Hessen, Teilplan Flughafen Frankfurt/Main*" ausgestattet ist. Zudem hat das RP rechtswidrig den Untersuchungsraum auf das Land Hessen beschränkt und die Landeshauptstadt Mainz und ihre Bürger ausgeblendet.

Der Entwurf ist daher grundlegend zu überarbeiten und der überarbeitete Entwurf ist der Öffentlichkeit erneut zur Mitwirkung vorzulegen. Im Rahmen der notwendigen Überarbeitung ersuchen wir um Berücksichtigung unserer Anregungen (vgl. unten Ziff. II.).

Dieser Beurteilung liegen im Wesentlichen die folgenden Erwägungen zugrunde:

## **I. Mängel des vorgelegten Entwurfs des Lärmaktionsplans, Teilplan Flughafen Frankfurt/Main**

### **1. Abwägungsausfall**

Der Lärmaktionsplan ist ein Akt räumlicher Fachplanung, der nach den rechtsstaatlichen Anforderungen an Planungen jeder Art dem Abwägungsgebot unterliegt, auch wenn dessen Geltung im Gesetz nicht ausdrücklich vorgeschrieben ist (*Blaschke*, Lärmmindeungsplanung, 2010, S. 283; *Kupfer*, NVwZ 2012, 784/787; *Engel*, NVwZ 2010, 1191/1192).

Das Gebot gerechter Abwägung ist u.a. dann verletzt, wenn eine sachgerechte Abwägung überhaupt nicht stattfindet (st. Rspr. seit BVerwG 34, 301/314). Ein derartiger Abwägungsausfall ist insbesondere dann festzustellen, wenn die nach der gesetzlichen Kompetenzordnung zur Planung berufene Behörde sich an Vorgaben bindet, die außerhalb des Planungsprozesses von Stellen erzeugt wurden, die zur konkreten Planung nicht befugt sind.

Der Abwägungsausfall des PR Darmstadt, das nach § 47e Abs. 1 BImSchG, § 1 Abs. 1 der Hessischen der Verordnung über immissionsschutzrechtliche Zuständigkeiten (Im-

ZustV) für die Lärmaktionsplanung zuständig ist, liegt offen zu Tage, denn neben der Beschreibung von „Lärminderungsmaßnahmen“, die längst – etwa in dem Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Flughafens vom 18.12.2007 – angeordnet sind, hält sich das RP Darmstadt bis auf wenige Marginalien streng an die 19 Maßnahmen, die der Hessische Ministerpräsident mit der Fraport AG, der Deutschen Lufthansa AG, dem Forum Flughafen und Region, der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und dem Board of Airline Representatives in Germany (BARIG) am 29.02.2012 im Rahmen der „Allianz für Lärmschutz 2012“ vereinbart hat.

Die Maßgeblichkeit dieser Vereinbarung gibt das RP Darmstadt offen zu. Die 19 Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes aus der Vereinbarung „Allianz für Lärmschutz 2012“, so der Entwurf (S. 50), würden im wesentlichen in dem Lärmaktionsplan beschrieben. In Kapitel 4 des Entwurfs (S. 50 f.) werden diese Maßnahmen getreulich in Kurzfassung benannt und in den folgenden Kapiteln, insbesondere in Kapitel 7, im Detail beschrieben.

In Wahrheit hat das RP Darmstadt von seiner Planungskompetenz bisher keinen Gebrauch gemacht. Ersichtlich fühlt es sich gebunden an den Inhalt der Vereinbarung „Allianz für Lärmschutz 2012“ vom 29.02.2012.

Die Voraussetzungen für eine rechtmäßige Bindung des Plangebers sind nicht gegeben. Insbesondere ist die planungsrechtliche Zuständigkeitsordnung, die für den Erlass von Lärmaktionsplänen gesetzlich vorgegeben ist, nicht beachtet. Die Lufthansa AG, die Fraport AG, das Board of Airline Representatives in Germany (BARIG) sind weder formell noch materiell legitimiert, auf den Inhalt des Lärmaktionsplans besonderen Einfluss zu nehmen. Gleiches gilt auch für die drei anderen Parteien der Vereinbarung vom 29.02.2012. Auch das Forum Flughafen und Region oder die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH sind zur Lärmaktionsplanung nicht befugt. Dies gilt schließlich auch für den Ministerpräsidenten des Landes Hessen, denn nach der hessischen Zuständigkeitsordnung ist die Lärmaktionsplanung für den Flughafen Frankfurt am Main nicht Aufgabe des hessischen Ministerpräsidenten. Diese Aufgabe obliegt vielmehr dem RP Darmstadt.

Wir fordern deshalb, dass das RP Darmstadt seiner Aufgabe zur Lärmaktionsplanung nachkommt und das ihm eingeräumte Ermessen selbst und sachgerecht ausübt. Nur dann hat auch die Beteiligung der Öffentlichkeit Sinn.

## 2. Rechtswidrige Beschränkung auf den Fluglärm

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG i.V.m. Anhang V Nr. 1 Spiegelstrich 1 und 5 der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG muss der Lärmaktionsplan den Großflughafen Frankfurt/Main *einschließlich anderer Lärmquellen*, die zu berücksichtigen sind, sowie eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, enthalten. Danach ist bei dieser Bewertung auf den gesamten Lärm abzustellen, unabhängig aus welcher Quelle er kommt.

Zielgröße der Lärminderungsplanung ist der *Umgebungslärm*, den es zu vermeiden und zu vermindern gilt (Art. 1 Abs. 1 S. 1 der Umgebungslärmrichtlinie). Als Umgebungslärm definiert das Bundesimmissionsschutzgesetz in § 47b Nr. 1 in weitgehender Übernahme der Definition aus Art. 3 lit. a) der Umgebungslärmrichtlinie alle belästigenden oder gesundheitsschädlichen Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, *einschließlich* des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht.

Die europarechtlich bedingte Pflicht zur Gesamtlärmanalyse hat der Bundesgesetzgeber klar erkannt. In der amtlichen Begründung des Entwurfs des Gesetzes zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 27.09.2004 (BT-Drucks. 15/3782, S. 27) findet sich die folgende, für den Ballungsraum um den Flughafen Frankfurt am Main einschlägige Passage:

*„Aufgrund der räumlichen Dichte von Verkehrsinfrastruktureinrichtungen sind Belastungen durch Umgebungslärm nicht erst bei hohen Schallpegeln einzelner Hauptlärmquellen von Bedeutung, sondern vielfach auch schon bei einer Gesamtwirkung aufgrund mehrerer Lärmquellen. Würde diese Belastung ausgeblendet, liefe eine wirksame Umsetzung der Richtlinie in deutsches Recht weitergehend leer.“*

Die Berücksichtigung des Gesamtlärms, der auf die Menschen einwirkt, gehört damit zu den Grundprinzipien der Lärminderungsplanung, der ein lärmquellenübergreifender Schutzanspruch zugrunde liegt (vgl. *Jarass*, BImSchG, 9. Aufl. 2012, § 47d, Rn. 5; *Hansmann*, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: 02/2012, § 47d BImSchG, Rn. 25; *Engel*, NVwZ 2010, 1191/1194; *Kupfer*, NVwZ 2012, S. 784/785).

Dieser Schutzanspruch der Lärminderungsplanung wird von dem vorgelegten Entwurf vollständig verfehlt. Andere Umgebungslärmquellen, die gerade in dem hoch industrialisierten und von Straße und Schiene vollständig erschlossenen Rhein-Main-Gebiet offensichtlich zu berücksichtigen sind, werden von dem Regierungspräsidium Darmstadt rechtswidrig ignoriert.

Im Zuge der anstehenden Überarbeitung des Lärmaktionsplans ist dieses Defizit zu beheben.

### 3. Fehlende Regelungen, fehlende Entscheidungen

Nach § 47d Abs. 1 S. 1 BImSchG, Art. 8 Abs. 1 Satz 1 der Umgebungslärmrichtlinie sollen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen durch die Lärmaktionspläne „*geregelt werden*“. § 47d Abs. 3 S. 4 BImSchG verlangt, dass die Öffentlichkeit über die in dem Lärmaktionsplan „*getroffenen Entscheidungen*“ zu unterrichten ist. Nach § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG haben die Maßnahmen oder planungsrechtlichen Festlegungen in einem Lärmaktionsplan eine (abgestufte) Bindungswirkung gegenüber den für die Anordnung zuständigen Trägern öffentlicher Verwaltung.

Im Widerspruch zur gesetzlichen Vorschrift enthält der vorgelegte Entwurf kaum Regelungen für Lärmprobleme und Lärmauswirkungen oder Entscheidungen für Lärminderungsmaßnahmen. Der Entwurfsverfasser referiert zunächst umfänglich (Kapitel 5 und 6, S. 52 bis 70), was aus seiner Sicht bereits gegen den Fluglärm unternommen, also bereits in der Vergangenheit geregelt worden ist. Die vom Gesetz für einen Lärmaktionsplan geforderten selbständigen Regelungen und Entscheidungen sucht man aber auch in Kapitel 7 des Entwurfs („*Geplante und zu prüfende Lärminderungsmaßnahmen*“, S. 70 bis 94) vergeblich. Dieses Kapitel enthält im wesentlichen ein beschreibendes Sam-

melsurium denkbarer und aus z.T. jahrzehntelanger Diskussion bekannter Maßnahmen, deren Einführung an dieser Stelle aber nicht klar entschieden wird.

#### 4. Unstatthafte Maßnahmen

Schon die ersten in Kapitel 7 des Entwurfs (S. 70 ff.) dargestellten geplanten Lärminderungsmaßnahmen werfen ein Schlaglicht auf das zweckwidrige Vorgehen des RP Darmstadt bei der Formulierung des Entwurfs. Bei den „*Minderungsstrategien durch Lärmreduktion an der Quelle*“ wird an erster Stelle die Flottenmodernisierung bei der Lufthansa AG, die 32 Flugzeuge älterer Bauart ausflotten und dafür 32 leisere Flugzeuge in Dienst stellen will, genannt. Auf S. 71 des Entwurfs finden sich dazu zwei Abbildungen, die exakt identisch in der Präsentation „Allianz für Lärmschutz 2012 – Gemeinsam für die Region“ ([http://www.wirtschaft.hessen.de/iri/HMWVL\\_internet?cid=0393994c51bf6d005cefc8d9e9844af3](http://www.wirtschaft.hessen.de/iri/HMWVL_internet?cid=0393994c51bf6d005cefc8d9e9844af3), slide 24) enthalten sind. Auch die unter Ziffer 7.1.3 (Modifikation der Flugzeuge vom Typ Airbus A 320 der Lufthansa, S. 72 des Entwurfs) genannte „Maßnahme“ ist bereits Teil der Vereinbarung „Allianz für Lärmschutz 2012“ (dort Ziff. C.9.).

Die Nennung und Beschreibung dieser „Maßnahmen“ ist insofern interessant, als der Lärmaktionsplan gemäß § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG Bindungswirkung ausschließlich gegenüber Trägern öffentlicher Verwaltung entfaltet. Zu den Adressaten der Bindungswirkung des Lärmaktionsplans gehört die Lufthansa AG nicht. Auch ist nicht ersichtlich, auf welcher Grundlage eine durch den Lärmaktionsplan verpflichtete Behörde die Flottenmodernisierung oder die Modifikation der Flugzeuge vom Typ Airbus A 320 gegenüber der Lufthansa AG sollte anordnen können.

Maßnahmen, die nicht rechtmäßig Gegenstand von hoheitlichen Anordnungen sein können, haben in dem Lärmaktionsplan keinen Platz; sie sind nicht statthaft. Kritiklos hat das RP Darmstadt aber auch diese Maßnahmen aus der Vereinbarung „Allianz für Lärmschutz 2012“ abgeschrieben. Darin zeigt sich einmal mehr, dass die Maßnahmen, die der Entwurf vorschlägt, nicht von der zuständigen Behörde RP Darmstadt in Ausübung ihres Planungsermessens ermittelt und abgewogen worden sind, sondern dass sich das RP im wesentlichen darauf beschränkt, die Maßnahmen aus der Vereinbarung vom 29.02.2012 zu übernehmen.

## 5. Lärmschutzbereich als europarechtswidrige Grundlage

Der Entwurf des Lärminderungsplans (S. 22) berichtet, § 14 FluglärmG definiere die Schutzziele für die Lärmaktionsplanung. Danach seien bei der Lärmaktionsplanung nach § 47d BImSchG die Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG zu beachten. Daraus zieht der Entwurf den Schluss, die Lärmaktionsplanung habe auf Basis des ausgewiesenen Lärmschutzbereichs nach § 4 FluglärmG zu erfolgen. An anderer Stelle erklärt das RP Darmstadt (S. 26 des Entwurfs), die nach der 34. BImSchV und unter Anwendung der Berechnungsmethode VBUF-AzB ermittelten Lärmkarten hätten keine Bedeutung für die Lärmaktionsplanung an deutschen Flughäfen. Diese Lärmkarten dienen vielmehr einer europaweit einheitlichen Erfassung und Vergleichbarkeit der Fluglärmbelastung auf Grundlage der festgelegten Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$ .

Diese Auffassung trifft nicht zu. Sie widerspricht der Umgebungslärmrichtlinie, die Anwendungsvorrang genießt, und missachtet die Pflicht zur richtlinienkonformen Auslegung des § 14 FluglärmG.

Nach Art. 5 Abs. 1 der Umgebungslärmrichtlinie hat die Bundesrepublik Deutschland für Ausarbeitung und Überprüfung strategischer Lärmkarten die Indizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  zu verwenden. Nach der klaren Anordnung des Art. 1 Abs. 1 lit. c der Umgebungslärmrichtlinie sind die Aktionspläne *auf der Grundlage der Ergebnisse* dieser Lärmkarten aufzustellen.

Vor diesem Hintergrund ist § 14 FluglärmG richtlinienkonform dahingehend auszulegen, dass sich die dort angeordnete Bindungswirkung der Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG nicht auf das Berechnungsverfahren erstreckt. Zwar schreiben Art. 5 Abs. 1 und 6 Abs. 1 der Umgebungslärmrichtlinie die Verwendung der Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  sowie die Berechnungsmethoden nur für die Erarbeitung der strategischen Lärmkarten, nicht aber für die Lärmaktionspläne vor. Mit *Reidt/Schiller* (in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Loseblatt, Stand: 02/2012, § 14 FluglärmG, Rn. 9) ist aber davon auszugehen, dass der Richtliniengeber von einheitlichen Grenzwerten und Berechnungsverfahren sowohl für die strategischen Lärmkarten wie für die Lärmaktionspläne ausgegangen ist. Dies zeigt auch die Analyse von Art. 8 Abs. 1 Unterabs. 2 der Umgebungslärmrichtlinie, der aus-

drücklich vorsieht, dass die Maßnahmen im Lärmaktionsplan auch unter Berücksichtigung der wichtigsten Bereiche auszuwählen sind, wie sie in den strategischen Lärmkarten ausgewiesen wurden (vgl. auch Erwägungsgründe 10 und 11 der Umgebungslärmrichtlinie).

Mit der Behauptung, die unter Zugrundelegung der Lärmindizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$  errechneten Lärmkarten hätten für die Lärmaktionsplanung an deutschen Flughäfen keine Bedeutung (S. 26 des Entwurfs) setzt sich das RP Darmstadt in unmittelbaren Widerspruch zum geltenden Recht. Schon deshalb ist der vorgelegte Entwurf zu verwerfen.

#### 6. Veraltete Lärmkarten als Grundlage

Auskunftsgemäß (Entwurf des Lärmaktionsplans S. 20) erfolgte die Kartierung des Fluglärms auf der Grundlage der VBUF-AzB im Jahr 2007 auf der Grundlage des Flugbetriebes des Jahres 2005 (repräsentatives Jahr).

Es liegt auf der Hand, dass diese alte Datengrundlage die gegenwärtige Realität des Fluglärms in der Umgebung des Flughafens Frankfurt am Main und ihre Entwicklung nicht hinreichend abbildet.

Der Entwurf des Lärmaktionsplans ist auf der Grundlage der für 2012 ohnehin anstehenden Überarbeitung der Fluglärmkartierung neu zu konzipieren und sodann der Öffentlichkeit zur Stellungnahme und Mitwirkung vorzulegen.

#### 7. Fehlende Prognose der Wirkung der Maßnahmen

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG i.V.m. Anhang V Nr. 1 der Umgebungslärmrichtlinie ist die bestehende und ohne Maßnahmen zu erwartende künftige Lärmsituation zu beschreiben und zu bewerten. (vgl. *Jarass*, BImSchG, 9. Aufl. 2012, § 47d Rn. 5 m.w.N.)

Eine klare Unterscheidung zwischen der bestehenden und der ohne die Maßnahmen des Lärmaktionsplans zu erwartenden Situation fehlt. In Kapitel 7 werden zahlreiche Maßnahmen beschrieben, doch welche Lärmsituation sich bei Anordnung dieser Maßnahmen ergeben wird, wird nicht dargestellt.

## 8. Fehlende Priorisierung der Maßnahmen

Nach § 47d Abs. 1 S. 3 BImSchG sollte die Festlegung von Maßnahmen in dem Lärm-minderungsplan insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus *der Überschreitung relevanter Grenzwerte* oder auf Grund anderer Kriterien ergeben.

Hier findet die Beachtungspflicht, die § 14 FluglärmG zugunsten der Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG in der Lärmaktionsplanung vorschreibt, ihren richtigen Einsatzort. § 47d Abs. 1 S. 3 BImSchG enthält eine ausdrückliche Regelung über die Bedeutung der Grenzwerte des FluglärmG. Nach § 14 FluglärmG, § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG sind die Grenzwerte von § 2 Abs. 2 FluglärmG die für den Fluglärm relevanten Grenzwerte, aus deren Überschreitung sich die Priorisierung der Maßnahmen ergeben muss. Die Überschreitung der Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG markiert Gebiete von besonderer Bedeutung (vgl. Erwägungsgründe 10, 11 der Umgebungslärmrichtlinie), für die das Lärmproblem durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans zu lösen ist.

Eine Priorisierung der Maßnahmen, ausgerichtet an dem Ziel, die relevanten Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG zu unterschreiten, fehlt in dem vorgelegten Entwurf, der damit auch die Beachtungspflicht des § 14 FluglärmG verletzt.

Die Priorisierung der Maßnahmen ist mit Blick auf die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 FluglärmG und auf die Gesamtlärmbelastung zu ergänzen.

## 9. Fehlen finanzieller Informationen

§ 47d Abs. 2 BImSchG i.V.m Anhang V Nr. 1 Sp. 11 der Umgebungslärmrichtlinie verlangt die Angabe finanzieller Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse), falls solche verfügbar sind.

Nachdem in Kapitel 7 Maßnahmen beschrieben werden, die bereits seit vielen Jahren analysiert werden, sollten finanzielle Informationen der angegebenen Art vorhanden sein. Sie fehlen über weite Strecken in dem Entwurf. Eine entsprechende

Ergänzung ist im Rahmen der notwendigen Überarbeitung des Entwurfs anzubringen.

10. Rechtswidrige Beschränkung des Untersuchungsraums

Der Entwurf des Lärmaktionsplans erklärt auf Seite 33, das Land Hessen könne nur innerhalb der eigenen Landesgrenzen hoheitlich tätig werden. Deshalb habe auch die Tag-Schutzzone 2, die für Mainz relevant wäre, in der Lärmschutzbereichsverordnung vom 30.09.2011 an der Grenze des Landes Hessen enden müssen. Daraus folge, dass auch das Untersuchungsgebiet der Lärmaktionsplanung an der Landesgrenze ende.

Diese Argumentation ist verfehlt. Sie verkennt bereits die Grundlagen der Lärmaktionsplanung. Es ist unbestritten, dass § 47d BImSchG dem Regierungspräsidium Darmstadt als Lärmaktionsplanungsbehörde keine zusätzlichen Kompetenzen für die Durchführung der im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen verleiht. Gerade deshalb ordnet das Gesetz in § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG für die Festlegungen eines Lärmaktionsplans eine Bindungswirkung gegenüber anderen Behörden an, die die Maßnahmen im Rahmen ihrer Zuständigkeit umsetzen sollen. Alle Behörden (nicht nur die Behörden, denen gegenüber das RP Darmstadt weisungsbefugt ist) haben die Maßnahmen des Lärmaktionsplans mit den ihnen zu Gebote stehenden Mitteln durchzusetzen. Diese Bindungswirkung trifft Behörden des Bundes, der Länder, der kommunalen Gebietskörperschaften und anderer juristischer Personen des öffentlichen Rechts, auch das Land Rheinland-Pfalz (*Blaschke*, Lärminderungsplanung, 2010, S. 369; *Hansmann/ Röckinghausen*, in: *Landmann/ Rohmer*, Umweltrecht, Loseblatt, Stand 02/2012, § 47 BImSchG Rn. 29; *Jarass*, BImSchG, 9. Aufl. 2012, § 47 Rn. 43, jeweils m.w.N.). Die verfahrensrechtliche Kehrseite dieser Bindungswirkung ist die dem RP Darmstadt in § 1 Abs. 1 S. 2 der Hessischen Verordnung über immissionsschutzrechtliche Zuständigkeiten (Im-ZustV) ausdrücklich zugeschriebene Verpflichtung, bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen nach § 47d Abs. 1 BImSchG die erforderlichen Maßnahmen im Einvernehmen mit den für Anordnungen und sonstige Entscheidungen zur Lärmbekämpfung sowie für lärmbedeutsame Planungen zuständigen Behörden festzulegen.

An anderer Stelle scheint der Entwurfsverfasser den kompetenzübergreifenden Managementansatz der Lärminderungsplanung sehr wohl zu kennen, denn der Entwurf behandelt über viele Seiten (S. 73 bis 87) die Optimierung von Flugverfahren, für deren Festsetzung das Land Hessen ebenfalls nicht zuständig ist. Zuständig für die Festlegung der Flugverfahren ist die Bundesrepublik Deutschland, die dieser Aufgabe durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) nachkommt.

Im Zuge der notwendigen grundlegenden Überarbeitung des Entwurfs ist daher auch die Lärmsituation in dem Gebiet der Landeshauptstadt Mainz, die unbestreitbar im Einwirkungsbereich des Flughafens liegt, zu analysieren, zu bewerten und bei der Festlegung von Maßnahmen zu berücksichtigen.

## **II. Anregungen**

Zu Recht sieht die EU-Kommission in dem Umgebungslärm eines der größten Umweltprobleme Europas (Erwägungsgrund 1 S. 2 der Umgebungslärmrichtlinie). Die medizinischen und epidemiologischen Studien jüngerer Datums bestätigen diese Auffassung in eindrucksvoller Weise. Sie zeigen sämtlich, dass Lärm ungleich gefährlicher ist, als bislang angenommen. Zahlreiche Erkrankungen und Todesfälle lassen sich mittlerweile auf den Lärm als Ursache zurückführen.

Wir fordern deshalb, die Lärmaktionsplanung als Mittel zur Reduzierung des Umgebungslärms nicht – wie es der vorgelegte Entwurf tut – zu vergeuden, sondern sie wirksam gegen den Umgebungslärm einzusetzen.

Im Hinblick auf den durch den Betrieb des Flughafens Frankfurt/Main verursachten Lärm ist der vorgelegte Lärmaktionsplan jedenfalls um folgende Maßnahmen zu ergänzen:

1. Einführung eines Nachtflugverbots von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr.
2. Strikte Handhabung und Kontrolle der Ausnahmen von diesem Nachtflugverbot.

3. Limitierung des Flugbetriebs zur Tagzeit (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) durch Lärmkontingente, die durch ein Dauerschallpegelkriterium und durch ein Einzelschallkriterium definiert sind.
4. Differenzierung der Lärmkontingente für die Tagzeit nach Sonn- und Feiertagen einerseits und Werktagen andererseits. Sonn- und Feiertage haben Anspruch auf erhöhten Schutz.
5. Erarbeitung und Installation eines transparenten Bodenlärmmonitorings und - darauf aufbauend – Erarbeitung eines Konzepts zur Minderung des Bodenlärms.
6. Auftrag zur Verankerung eines rechtssicheren Verschlechterungsverbots, das insbesondere dafür sorgt, dass der Flughafen Frankfurt nicht abermals baulich verändert wird zum Zwecke der Kapazitätssteigerung.

Mit freundlichen Grüßen

  
Dr. Martin Schröder  
Rechtsanwalt