

Hessisches Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum



Ergebnisse der Berechnung des Siedlungsbeschränkungsgebiets und des erweiterten Vorsorgegebiets für den Flugplatz Erbenheim

Sitzung des Ausschusses für
Umwelt, Klima und Energie
Dienstag, 6. Mai 2025

Wiesbaden, den 6. Mai 2025

Vorbemerkung

- HMWVW ist nicht zuständig für Entscheidung, ob unter Abwägung aller Vor- und Nachteile die Entwicklung des Ostfelds als Wohngebiet erfolgen soll
- Hierüber entscheiden die Gremien der Stadt Wiesbaden unter Beachtung der geltenden regional- und bauleitplanerischen Vorgaben, u.A. der diesbezüglichen Auflagen aus dem Zielabweichungsverfahren
- Festlegung des Siedlungsbeschränkungsbereichs und erweiterten Vorsorgegebiets ist nicht zu vergleichen mit einem „Gutachten“, sondern ein staatlicher Akt, der anhand der geltenden planungs-, raumordnungs- und immissionsschutzrechtlichen Vorgaben und Richtlinien erfolgt
- Eine ausführliche Dokumentation unseres fachlichen Vorgehens sowie z.B. die Schreiben der US Army und Gutachten von OTSD haben wir der Stadt WI zur Kenntnis übermittelt und sind auf Webseite der SEG veröffentlicht

Rechtsgrundlage für die Siedlungsbeschränkung

- Auflage des RP Darmstadt/Regionalversammlung im Zuge der Entscheidung über den Antrag der Stadt WI auf Zielabweichung vom Regionalplan für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Ostfeld
- Festlegung erfolgt nach selben Richtlinien wie die bestehende Zielvorgabe für Siedlungsbeschränkung im Landesentwicklungsplan für die Flughäfen Frankfurt und Kassel-Calden (Gleichbehandlungsgebot)
- 1:1 Anwendung der Richtlinie des zuständigen Bund-Länder Fachausschusses (Umweltministerien der Länder und Bund)

Anwendung der Empfehlung des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI)

- LAI hat 2011 „Hinweise zur Ermittlung von Planungszonen zur Siedlungsentwicklung an Flugplätzen im Geltungsbereich des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ verabschiedet.
- LAI Hinweise sehen eine Umhüllende aus einem
 - Dauerschallpegel Tag 55 dB(A) und einem
 - Dauerschallpegel Nacht 50 dB(A) vor.
- Innerhalb dieser Umhüllenden darf keine Wohnbebauung geplant werden.
- Anzuwendendes Berechnungsverfahren:
 - Analog zu 1. FluglärmSchutzVO,
 - **u.A Prognosehorizont ca. 10 Jahre (nicht technische oder genehmigte Kapazität!)**
und
 - Anwendung Sigma-Regelung

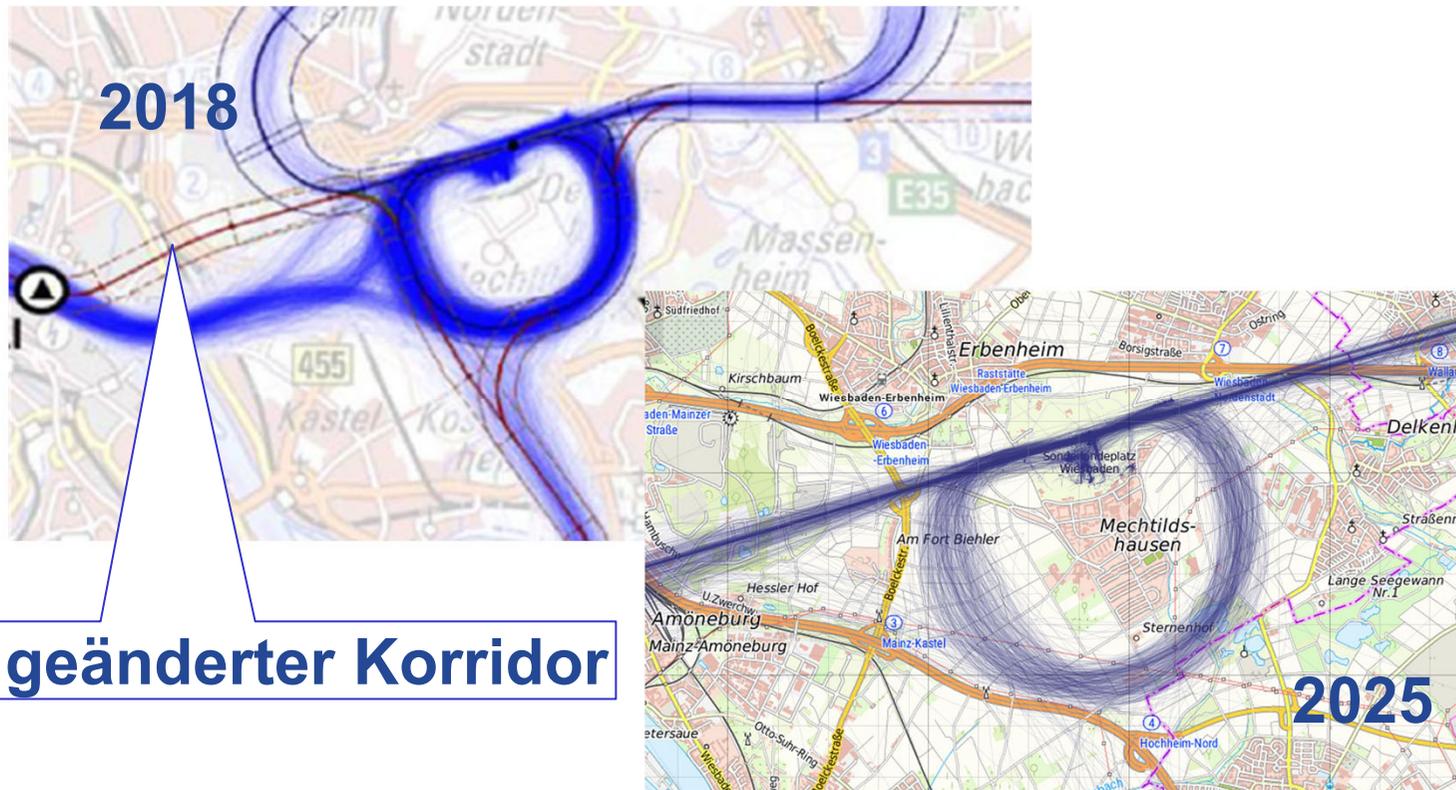
Siedlungsbeschränkung vs. Lärmschutzbereich nach FluglärmG

- Wesentliche Unterschiede:
 - LSB löst in TSZ1 und NSZ Erstattungsansprüche auf Finanzierung baulicher Schallschutz aus, normiert Bauverbote für Eigentümer sowie Verbot neuer Baugebiete (mit Ausnahmen)
 - Siedlungsbeschränkung bindet nur Planungsträger
 - Militärischer Fluglärm ist erheblich privilegiert im FluglärmG bei LSBen, um Rechtsfolgen für Bundeswehr gering zu halten
 - Siedlungsbeschränkung unterscheidet nicht zwischen Ausbau- und Bestandsflughäfen, der strengere Wert ist anzuwenden
- Siedlungsbeschränkung: Vorsorge vor Konflikten und möglichen schädlichen Auswirkungen, **deshalb wenden wir anders als das FluglärmG die selben Lärmwerte bei der Siedlungsbeschränkung an, wie für zivile Flughäfen**
- Lärmschutzbereich: Umgang mit Konflikten, eintretenden Beeinträchtigungen oder Schäden
- Nach unserer Kenntnis gab es bisher bundesweit keinen vergleichbaren Fall, an dem wir uns hätten orientieren können

Datenerfassung für die Fluglärmberechnung: Flugspurendaten der DFS für Flugwege

- Reale Flugspurdaten (FANOMOS) der Deutschen Flugsicherung (DFS) aus 2018 wurden durch Gutachter OTSD zur Generierung der Flugwege für die Modellierung der An- und Abflugwege und Platzrunden verwendet inkl. Korridorbreiten (2018 Datensatz war am besten geeignet).
- Eine nach 2018 geänderte Routenführung für Sichtflüge westlich des Flugplatzes wurde durch die Firma OTSD antizipiert und anhand der verfügbaren Informationen im Luftfahrhandbuch umgesetzt.

Vergleich von Flugspurdaten aus dem Jahr 2018 und aus dem Jahr 2025:



Datenerfassung für eine Fluglärmberechnung: Ist Zustand durch Aufzeichnungen der US Army

- Nach vielen Gesprächen mit der US Army konnte über die Erhebung von aktuellen Verkehrsdaten erfolgen
- Die US Army erklärte sich bereit die Aufzeichnungen des Towers von sechs Monaten aus den Jahren 2022 und 2023 einzeln auszuwerten. Aus diesen Auswertungen konnte ein Datenerfassungssystem erstellt werden, das die Starts und Landungen sowie die Anzahl der Platzrunden von Hubschraubern für Tag (06-22 Uhr) und für die Nacht (22-06 Uhr) enthält.
- In den Daten sind 1912 Starts/Landungen sowie 848 Platzrunden enthalten
- Die Unsicherheit dieser Auswertung des Ist-Zustands der US Army wurde mit $\pm 15 \%$ beziffert.

Systematisches Vorgehen bei Ermittlung der Gesamt-Bewegungszahl für Prognosejahr

- Schritt 1: Ermittlung der Ist-Bewegungszahl (US Army)
- Schritt 2: Angegebene Fehlermarge berücksichtigen (+15%)
 - Angabe US Army war +/- 15%, wir haben konservativ +15% genommen
- Schritt 3: Ermittlung ob Wachstum/Rückgang bis 2033 (+30%):
 - US Army hat in Schreiben im Juni 2024 mitgeteilt, dass sie mit heutigem Wissen und unter Hinweis auf Schwierigkeit von Prognosen von Verkehrssteigerung von 30% ausgeht. Gleichzeitig wurde klargestellt, dass aktuell doch **keine zusätzliche Hubschrauberstaffel** vorgesehen ist.
- Schritt 4: Berücksichtigung Schwankungsbreite über die letzten 20 Jahre (+14%, einfache Standardabweichung)

Ergebnis: Verkehrsmenge im Prognosejahre ca. **170%** gegenüber dem Ist-Zustand (100 %), unterstellt wurde in Anlehnung an entsprechende Angabe der US Army, dass Verkehrsmix gleich bleibt.

Flugverkehrsprognosen bei militärischen Flugplätzen

- Anders als bei zivilen Flughäfen: Keine etablierte Methodik oder Gutachter
- OVG in RLP: Keine gerichtliche Überprüfbarkeit der Angaben des Militärs
- US Army: Bis zu unserer Anfrage keine Erfassung der Flugbewegungen, die die in Deutschland üblichen Parameter für die Modellierung von Fluglärm enthielt.
- Keine Rechtsgrundlage, dass HMWVW von US Army Daten erzwingen kann, US Army war aber im Rahmen ihrer Möglichkeiten sehr kooperativ
- Die frühere zahlenmäßige Erfassung enthielt auch Überflüge (ohne Landung oder Start in Erbenheim), außerdem erfolgten Zählungen teilweise nur in Bezug auf Flüge von dort stationierten Maschinen
- Andere Datenquellen: Ebenfalls unvollständig, z.B. gespeicherte Radarspuren bei der DFS, nicht 1:1 nutzbar was die absolute Bewegungszahl anging
- **Das HMWVW hat weder Anlass, noch die fachliche, noch rechtliche Kompetenz, Angaben der US Army eigenmächtig zu korrigieren**

Eckdaten aus Datenerfassungssystem für Berechnung der Gebiete:

- Bewegungszahlen (6 verkehrsreichste Monate Prognosejahr)
 - 2609 Starts und Landungen in der Tagzeit (06-22 Uhr)
 - 249 Starts und Landungen in der Nachtzeit (22-06 Uhr)
 - 1190 Platzrunden in der Tagzeit
 - 353 Platzrunden in der Nachtzeit
- Quote jeweilige An- und Abflugstrecken/Nord/Süd-Platzrunden wurde anhand der Angaben der US Army gebildet
- Betriebsrichtungsverteilung: Analog Flughafen Frankfurt
- Sigma-Zuschlag: wurde anhand der Daten für BR Verteilung Frankfurt ermittelt und angewendet

Warum nicht nur Siedlungsbeschränkung? Erläuterung zum erweiterten Vorsorgegebiet

- Militärischer Fluglärm hat Besonderheiten, insbesondere die schwere Vorhersehbarkeit
- Verkehrsmenge zwar geringer als an zivilen Flughäfen, aber potenziell sehr laute Einzelbewegungen und keine ICAO- Grenzwerte für einzelnes Fluggerät
- HMWVW musste Gleichbehandlungsgrundsatz bei Siedlungsbeschränkung beachten und wollte gleichzeitig dem Vorsorgegedanken beim Lärmschutz in besonderem Maß Rechnung tragen
- HMWVW will Orientierung für spätere Abwägung geben, falls tatsächlich ein Baugebiet realisiert werden sollte, wo städtebauliche Maßnahmen zur Vermeidung von Lärmauswirkungen geprüft und wo möglich umgesetzt werden sollten (z.B. Arealplanung, Ausrichtung Gebäude, baulicher Schallschutz)

Weiteres Vorgehen

- HMWVW hat Gebiete, Dokumentation usw. an RP DA zur weiteren Beachtung übermittelt
- HMWVW hat Gebiete und weitere Unterlagen zur Kenntnis an Stadt WI übermittelt
- RP hat Gebiete in Regionalplanentwurf einbezogen (als Ziel bzw. Grundsatz mit entsprechenden Begründungen), der aktuell der Regionalversammlung vorliegt, voraussichtlich soll im September Öffentlichkeitsbeteiligung starten
- HMWVW hat erfolgte Nachfragen zu den Rechnungen soweit möglich bereits direkt beantwortet
- HMWVW prüft aktuell die aufgeworfenen Fragen zu den tatsächlichen Flugverläufen (hierfür werden u.A. von uns verwendete Angaben der US Armee, des Gutachters OTSD und aus dem Luftfahrthandbuch überprüft)

