

Resolution

von Städten und Gemeinden,
Interessengemeinschaften,
Lärmschutzorganisationen, Naturschutzverbänden
sowie Bürgerinitiativen zur Erreichung eines
wirksamen Fluglärmschutzgesetzes

An die Abgeordneten des Deutschen Bundestages

Sehr geehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

die von Fluglärm betroffenen Bewohner im Umfeld von Flughäfen sind seit Jahren immer weiter steigenden Flugbewegungen ausgesetzt. Die damit verbundenen Belastungen haben an einzelnen Standorten den Grad der erheblichen Belästigung bereits deutlich überschritten. Dringend erforderlich ist daher ein Fluglärmschutzgesetz, das im Interesse aller Beteiligter nachhaltig ausreichenden Schutz herzustellen vermag.

Der gegenwärtige Entwurf und die seitens der Luftverkehrswirtschaft verlangten „Nachbesserungen“ werden diesem Schutzanspruch nicht gerecht. Im Gegenteil: die bislang an zahlreichen Flughäfen durch die Genehmigungsbehörden veranlassten Schutzmaßnahmen gehen z. T. schon heute deutlich über die im Entwurf enthaltenen oder seitens der Luftverkehrswirtschaft geforderten hinaus.

Die nachfolgend aufgeführten Punkte stellen wesentliche Schwachpunkte des Entwurfes dar. Wir bitten Sie dringend, vor allem diese Punkte im Sinne eines besseren Schutzes der Bevölkerung vor Verabschiedung des Gesetzes zu korrigieren:

1. Grenzwerte

Die Grenzwerte, insbesondere die für Bestandsituationen, sind unter Berücksichtigung der neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung erkennbar zu hoch angesetzt. Beachtet werden muss bei der Festschreibung von Grenzwerten auch, dass sich nach Auffassung aller etablierter Lärmwirkungsforscher der Fluglärm gegenüber der Lärmwirkung anderer Verkehrsträger deutlich belästigender darstellt.



Aktion gegen Flughafen-Ausbau

Mitgliedskommunen:

Gemeinde Bischofsheim
Gemeinde Büttelborn
Stadt Flörsheim
Gemeinde Ginsheim-Gustavsburg
Stadt Groß-Gerau
Kreis Groß-Gerau
Stadt Hattersheim
Stadt Hofheim
Stadt Hochheim
Stadt Kelsterbach
Main-Taunus-Kreis
Stadt Mainz
Stadt Mörfelden-Walldorf
Stadt Mühlheim
Gemeinde Nauheim
Stadt Neu-Isenburg
Stadt Raunheim
Gemeinde Riedstadt
Stadt Rüsselsheim
Gemeinde Trebur

Weitere Städte/ Gebietskörperschaften am Flughafenstandort Frankfurt:

Main-Kinzig-Kreis
Darmstadt
Offenbach
(Wiesbaden?)
Weiterstadt
Rodembach



Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF)

repräsentiert die
Flughafenstandorte:

Berlin, Berlin-Schönefeld, Bremen,
Dortmund,
Dresden,
Düsseldorf,
Erfurt,
Essen-Mühlheim,
Frankfurt,
Hahn,
Hamburg,
Hannover-Langenhagen,
Köln/Bonn,
Leipzig-Halle
Mönchengladbach,
München,
Münster-Osnabrück,
Niederrhein (Weeze-Laarbruch)
Paderborn-Lippstadt,
Nürnberg,
Saarbrücken-Ennsheim,
Salzburg,
Siegerland,
Stuttgart,
Zürich



2. Fluglärmrechnung/Fluglärmendarstellung

Der Gesetzentwurf enthält die sog. „Real“-Verteilung mit Sigma-Zuschlag als Basis der Fluglärmrechnung. Diese Form der Berechnung wird der tatsächlichen Lärmbelastung an vielen Flughafenstandorten in keiner Weise gerecht. Vielmehr hat die jetzt vorgesehene Regelung hingegen zur Folge, dass Anlieger keinen Anspruch auf Schallschutz hätten, wenn sie im Mittel der sechs verkehrsreichsten Monaten unter den entsprechenden Lärm-Grenzwerten liegen. Regelmäßig über längere Zeit andauernde Betriebsrichtungen, insbesondere in lärmsensiblen Zeiten (Tage mit hohen Temperaturen während der Sommermonate), müssen mit ihrer vollen Belästigungswirkung erfasst und bewertet werden können. Hierfür am besten geeignet und durch die Rechtsprechung anerkannt ist die sog. 100/100-Regelung. Diese wurde aktuell durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld für die Nacht bestätigt. Da die Anwendung der 100/100-Regel für den Tag umstritten ist, vermag nach Einschätzung der Fachleute die sog. „Monatslärmkonzeption“ (berechnet nach neuer AzB) die Fluglärmbelastung in Form einer Kompromissregelung gerade noch vertretbar abzubilden.

3. Zeitliche Streckung der Schutzmaßnahmen

Es ist inakzeptabel, dass erkanntem Schutzbedarf erst nach vielen Jahren entsprochen werden soll. Konkret bedeutet dies, dass man eine Gesundheitsgefährdung bewusst über eine längere Zeit billigend in Kauf nimmt. Schutzmaßnahmen müssen bei Überschreitung der Grenzwerte sofort veranlasst werden, erfahrungsgemäß erstreckt sich die Umsetzung der Maßnahmen – und damit die Kostenwirkung – ohnehin über mehrere Jahre.

Ebenso unverständlich ist die vorgesehene Regelung, dass die strengeren Grenzwerte an zivilen Flughäfen, die neu gebaut oder wesentlich geändert werden, erst ab dem Jahre 2011 gelten sollen. Für Flughafenstandorten an denen also vor 2011 entsprechende Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen, würden demnach dauerhaft die ohnehin viel zu hohen Grenzwerte für Bestandsflughäfen gelten.

4. Anpassung des Luftverkehrsgesetzes

Der Gesetzentwurf sieht vor, den § 8 des Luftverkehrsgesetzes dahingehend zu ändern, dass die neuen Grenzwerte im Rahmen der planerischen Abwägung „zu Grunde“ zu legen sind. Noch weitreichender stellen sich die Forderungen der Luftverkehrswirtschaft dar. Mit einer solchen Änderung des § 8 LuftVG würde die Berücksichtigung standortspezifischer Belastungssituationen

Bürgerinitiativen (Standorte im gesamten Bundesgebiet):

Hannover-Langenhagen,
Berlin-Schönefeld,
Berlin,
Köln-Bonn,
Hamburg,
Nürnberg,
München,
Erfurt,
Stuttgart,
Zürich,
Leipzig-Halle,
Münster-Osnabrück,
Hahn,
Essen-Mühlheim,
Erfurt,
Düsseldorf,
Dresden,
Dortmund,
Bremen
Main-Kinzig-Kreis
Rodenbach
Isernhagen
Darmstadt-Arheiligen
Darmstadt



Bündnis der Bürgerinitiativen (Standort Frankfurt):

Bad Homburg
Bad Vilbel
Bischofsheim
Büttelborn
Darmstadt
Dietzenbach
Dreieich
Eppstein
Erzhausen
Flörsheim
Frankfurt
Ginsheim-Gustavsburg
Groß-Gerau
Hanau
Hattersheim
Heusenstamm
Hochheim
Hoch- und Vordertaunus
Hofheim
Idstein
Kelkheim
Kelsterbach
Kinzigtal
Langen
Maintal
Mainz
Mörfelden
Mühlheim
Nauheim
Neu-Isenburg
Offenbach
Raunheim
Reichelsheim
Rödermark
Rüsselsheim
Trebur
Walldorf
Weilrod
Weiterstadt
Wiesbaden

(z.B. Anzahl der Flugbewegungen, Überflughöhen, Bevölkerungsdichte, Anzahl der Betroffenen) gänzlich missachtet. Vereinbarungen, wie sie z.B. über den

Mediationsprozess am Flughafen Frankfurt erreicht werden sollen, könnten dann nicht erfolgreich umgesetzt werden. Dies schließt vorgesehene Nachtflugverbotsregelungen mit ein. Sollte an einer Änderung des § 8 LuftVG trotz der aufgezeigten schwerwiegenden Bedenken festgehalten werden, dann ist diese notwendig um folgende Formulierung zu ergänzen:

„Jede Lärmbeeinträchtigung, die mehr als geringfügig ist, muss berücksichtigt werden. Es ist sicherzustellen, dass die Außenwerte der Tagschutzzonen und der Nachtschutzzone nicht überschritten werden.

Es obliegt den Genehmigungsbehörden unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse an den Flughäfen/Flugplätzen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes auch dann zu veranlassen, wenn die in § 2 Absatz 2 festgelegten Werte nicht erreicht werden.“

5. Bauverbotsregelungen

Zunächst muss festgestellt werden, dass die relevant von Fluglärm betroffenen Kommunen ausnahmslos bereits vor dem Bau der Flughäfen bzw. Flugplätze existierten. Siedlungszuwachs begründet sich überwiegend aus bevölkerungsstrukturellen Erfordernissen, denen die Kommunen unterworfen sind. Daher sind bei der Bestimmung von Bauverbotsregelungen die negativen Folgen für die demografische und sozialstrukturelle Entwicklung der davon betroffenen Städte und Gemeinden zu berücksichtigen. Sicherzustellen ist mindestens, dass den Kommunen Umstrukturierungen im Bestand weiter möglich bleiben und auch die Bebaubarkeit nach § 34 BauGB im bebauten Stadtgebiet weiter offen steht.