

# 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-Ensheim,  
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  
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.