



Eingang Magistrats- geschäftsstelle: 27.06.2018	an den Magistrat ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung	Beteiligt vor Magistratsbeschlussfassung: ☐ OBW bei abschl. Beschlussfassung Magistrat
Dezernat V Amt: Umweltamt	an die Stadtverordnetenversammlung ☐ OBW zur Befassung ☐ zur Kenntnis ☒ zur Beschlussfassung ☐ zur abschließenden Beschluss- fassung Fachausschuss Behandlung in Ja Nein öffentl. Sitzung ☒ ☐	
Verteiler:	Ja Nein Internetfähig ☒ ☐	Vorlage-Nr. 2018/0194 Magistratsbeschluss-Nr.
Produkt-Nr.: 561010 Kostenstelle: Kostenträger:		
Investitionsnummer: Sachkonto:		

Betreff: Verbesserung der Schutzwirkung des Fluglärmschutzgesetzes;
hier: Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen zum
Entwurf eines Berichtes der Bundesregierung zur Evaluierung des
Fluglärmschutzgesetzes

Vorlage vom: 27.06.2018

Beschlussvorschlag:

- 1.) Die Stadtverordnetenversammlung der Wissenschaftsstadt Darmstadt schließt sich den Einschätzungen und Forderungen der Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) zum Entwurf eines Berichtes der Bundesregierung zur Evaluierung des Fluglärmschutzgesetzes an.
- 2.) Die Stadtverordnetenversammlung fordert den Magistrat auf, die ADF in ihrem Bemühen zu unterstützen, Vertreterinnen und Vertretern von Bundesregierung und Bundestag den dringenden gesetzlichen Reformbedarf im Hinblick auf die Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm zu vermitteln und auf entsprechende gesetzliche Änderungen zu

drängen.

3.) Die Stadtverordnetenversammlung fordert den Magistrat auf, sich generell im Rahmen der politischen Möglichkeiten für die Umsetzung folgender, zum Großteil auch von der ADF aufgegriffenen Forderungen, einzusetzen, um die Fluglärmbelastung im Darmstädter Norden und der Gesamtregion zu verringern:

- Ausweitung der Nachtflugbeschränkung auf die Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr.
- Reduzierung der verspäteten Starts und Landungen im derzeit geltenden Zeitraum der Nachtflugbeschränkung von 23.00 bis 05.00 Uhr
- Weitere Schaffung von Anreizen zum Einsatz lärmärmerer Flugzeuge insbesondere in der gesetzlichen Nacht
- Keine weitere Ansiedlung von Billigfluggesellschaften am Flughafen Frankfurt
- Optimierung von Abflugverfahren mit Wahl des jeweils lärmärmsten Verfahrens in Abhängigkeit der Besiedlungsstruktur
- Vorrang des aktiven Schallschutzes vor passivem Schallschutz
- Weiterentwicklung der gesetzlichen Regelungen hin zu wirksamerem passiven Schallschutz, auch für Gebäude in der Nacht-Schutzzone
- Berücksichtigung aktueller Forschungsergebnisse bei der Überarbeitung gesetzlicher Rahmenbedingungen wie dem Fluglärmgesetz
- Vorgeschaltete Beteiligung von betroffenen Bürgern und Bürgerinnen und Kommunen bei aktiven Schallschutzmaßnahmen mit lärmverlagernder Wirkung
 - Die erstmalige Anwendung einer solchen Beteiligung im Rahmen des Konsultationsverfahrens zur möglichen Verlagerung der Abflugroute AMTIX kurz wird begrüßt

Anlagen:	ADF-Stellungnahme Entwurf-Bericht-Evaluierung-Fluglärmgesetz
-----------------	---

Datenschutzrelevante Anlage:	☐
-------------------------------------	--------------------------

Folgekosten:	☐ Ja ☒ Nein
---------------------	--

Beschluss des Magistrats vom

Begründung zur Magistratsvorlage vom 27.6.2018

Zu Punkt 1. und 2.)

Die beigefügte Stellungnahme der ADF beschreibt umfänglich den dringenden Bedarf an gesetzlichen Anpassungen beim Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm. Vorrangig nimmt die Stellungnahme dabei Bezug auf die gesetzlich bereits für 2017 vorgesehene Überprüfung der Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes (FluglärmG). Dieses behandelt die Aufgabenbereiche passiver Schallschutz und Wohnsiedlungsrestriktionen bzw. Bauverbote für die besonders durch Fluglärm belasteten Wohngebiete im Umfeld von Flughäfen.

Die Stellungnahme der ADF beschränkt sich dabei nicht nur auf den aktuellen Bedarfsbedarf zu novellierungsbedürftigen Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes. Gleichzeitig macht die Stellungnahme darauf aufmerksam, dass den Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, also dem Vermeiden/der Reduzierung des Lärms an der Quelle endlich hinreichend Aufmerksamkeit zu schenken ist und hierfür die geeigneten gesetzlichen Grundlagen zu schaffen sind. Folglich regt die Stellungnahme an, auch das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) einer Überprüfung zu unterziehen, weil in diesem, derzeit leider in nahezu unwirksamen Maße, aktive Schallschutzmaßnahmen ihre gesetzliche Verankerung finden.

Zu Punkt 3.)

Ausweitung der Nachtflugbeschränkung auf die Zeit von 22.00 bis 06.00 Uhr

Die mit Abstand wirkungsvollste Maßnahme der vergangenen Jahre war und ist die Umsetzung der Nachtflugbeschränkung im Rahmen des Flughafenausbaus. Dieser Eindruck deckt sich auch mit entsprechenden Rückmeldungen aus der Bürgerschaft. Jedoch ist die aktuell geltende Beschränkung in der Zeit von 23.00 bis 05.00 Uhr zu kurz, um einen effektiven Schutz der nächtlichen Ruhe zu gewährleisten. Eine Ausweitung der Nachtflugbeschränkung begründet sich zudem aus aktuellen Forschungsergebnissen, welche die besonders schädliche Wirkung nächtlichen Fluglärms belegen (z.B. Fluglärmbericht 2017 des Umweltbundesamtes
<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/fluglaermbericht-2017-des-umweltbundesamtes>)

Reduzierung der verspäteten Starts und Landungen im derzeit geltenden Zeitraum der Nachtflugbeschränkung von 23.00 bis 05.00 Uhr

Die Einführung einer Nachtflugbeschränkung war ein zentraler Bestandteil des Mediationsergebnisses zum Flughafenausbau. Auch die Klage der Wissenschaftsstadt Darmstadt gegen den Flughafenausbau aus dem Jahr 2008 hatte u.a. eine Nachtflugbeschränkung als Ziel. Die in letzter Zeit deutlich gehäuft auftretenden verspäteten Landungen, sowie die Starts nach 23.00 Uhr z.B. aufgrund von Witterungsereignissen sind im Sinne des bei der Mediation getroffenen Interessenausgleichs auf ein absolutes Minimum zu reduzieren.

Weitere Schaffung von Anreizen zum Einsatz lärmärmerer Flugzeuge insbesondere in der gesetzlichen Nacht

Der Einsatz von modernen und lärmärmeren Flugzeugtypen ist insbesondere für durch Fluglärm startender Flugzeuge betroffene Kommunen wie Darmstadt eine wirksame Maßnahme die Fluglärmbelastung zu reduzieren. Daher sollten bestehende Anreize zum Einsatz solcher Flugzeuge, wie z.B. der lärmabhängige Bestandteil der Flughafenentgelte deutlich ausgebaut werden, damit diese eine entsprechende Steuerungswirkung entfalten können. Wegen der besonderen Bedeutung des Schutzes vor nächtlichen Fluglärm sollte sich diese Steuerungswirkung besonders im Zeitraum der gesetzlichen Nacht auswirken.

Keine weitere Ansiedlung von Billigfluggesellschaften am Flughafen Frankfurt

Vor dem Hintergrund, dass der Ausbau des Frankfurter Flughafens eigentlich der Sicherung der Umsteigefunktion (Hub-Flughafen) und der Schaffung von hochwertigen Arbeitsplätzen dienen sollte, ist eine weitere Ansiedlung von sogenannten Billigfluggesellschaften durch den Flughafenbetreiber z.B. durch Gebührenreduktionen eindeutig abzulehnen.

Optimierung von Abflugverfahren mit Wahl des jeweils lärmärmsten Verfahrens in Abhängigkeit der Besiedlungsstruktur

Abhängig von der Siedlungsstruktur im Bereich unter oder seitlich einer Abflugroute können jeweils unterschiedliche Abflugverfahren eine Optimierung der Lärmbelastung mit sich bringen. Es ist daher für die einzelnen Abflugrouten des Frankfurter Flughafens zu untersuchen, welches Verfahren jeweils am sinnvollsten ist.

Vorrang des aktiven Schallschutzes vor passivem Schallschutz

Generell sollten Maßnahmen des aktiven Schallschutzes wie der vermehrte Einsatz lärmärmer Flugzeuge oder die Erhöhung des Abstands von Lärmquelle und Besiedlung Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen wie z.B. den Einbau von Schallschutzfenstern und Schallschutzlüftern erhalten. Prämisse muss sein, den Fluglärm durch aktive Schallschutzmaßnahmen möglichst zu minimieren, und die dann noch resultierende Lärmbelastung durch wirksame passive Schallschutzmaßnahmen abzumindern. Um mehr aktive Schallschutzmaßnahmen umsetzen zu können, ist auch eine höhere Gewichtung des Schutzes vor Fluglärm durch Luftverkehrsbehörden und Flugsicherheitsbehörden bei der Abwägung von Flugrouten und Flugverfahren notwendig. Bislang rangiert der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm bei der Abwägung von Flugrouten hinter der Sicherheit sowie der geordneten und flüssigen (Kapazität) Abwicklung des Flugverkehrs. Um die Möglichkeit der Ausgestaltung aktiver Schallschutzmaßnahmen auszuweiten, sollte der Fluglärmschutz zumindest den kapazitiven Anforderungen gleichgestellt werden.

Weiterentwicklung der gesetzlichen Regelungen hin zu wirksameren passiven Schallschutz, auch für Gebäude in der Nacht-Schutzzone

Große Teile des Darmstädter Nordens liegen in der Nacht-Schutzzone des Lärmschutzbereichs des Frankfurter Flughafens. In den vielen Fällen werden hier aber nur Aufwendungen für Zuluftanlagen als Ersatz für ein geöffnetes/gekipptes Fenster in Ruheräumen übernommen. Diese Zuluftanlagen werden von den berechtigten Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümern aber in nicht unbeträchtlicher Zahl abgelehnt, da sie als Bevormundung empfunden werden. Damit wird das Ziel des Schutzes vor Fluglärm nur unzureichend erfüllt. Die gesetzlichen Regelungen müssen so geändert werden, dass

auch in der Nacht-Schutzzone ein realistischer Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen z.B. an Fenstern und Rollladenkästen besteht. Anstelle der Zuluftanlagen sollten zukünftig nur noch schallgedämmte Zu- und Abluftanlagen mit Wärmerückgewinnung Anwendung finden. Durch den Zusatznutzen dieser Anlagen z.B. die Regulation der Luftfeuchte im Ruheraum und Energieeinsparung, lässt sich ein positiver Effekt hinsichtlich der Umsetzungsquote erwarten.

Berücksichtigung aktueller Forschungsergebnisse bei der Überarbeitung gesetzlicher Rahmenbedingungen wie dem Fluglärmschutzgesetz

Die Ergebnisse beispielsweise der NORAH-Studie zeigen auf, dass sich durch Fluglärm heutzutage deutlich mehr Menschen beeinträchtigt bzw. belastigt fühlen, als in den bislang angewendeten Dosis-Wirkungs-Beziehungen abgebildet wird. Die NORAH-Studie weist zudem auf den Stellenwert des Schutzes vor nächtlichen Fluglärm hin. Daher müssen diese Erkenntnisse in die Überarbeitung beispielsweise des Fluglärmschutzgesetzes und der darin hinterlegten Grenzwerte einfließen.

Vorgeschaltete Beteiligung von betroffenen Bürgern und Bürgerinnen und Kommunen bei aktiven Schallschutzmaßnahmen mit lärmverlagernder Wirkung

Maßnahmen des aktiven Schallschutzes umfassen teilweise auch solche mit lärmverlagernder Wirkung. Da diese trotzdem eine beträchtliche Entlastungswirkung mit sich bringen können, ist eine Betrachtung dieser Maßnahmen sinnvoll und dem Verharren auf dem Status quo vorzuziehen.

Wegen der erwartbaren Kontroversen zwischen Ent- und Belasteten ist es aber angebracht, bereits im Vorfeld eine über die bewährte Einbindung der betroffenen Kommunen in der Fluglärmkommission hinausgehende Beteiligung der betroffenen Bürger und Bürgerinnen und Kommunen durchzuführen.

Die erstmalige Anwendung einer solchen Beteiligung im Rahmen des Konsultationsverfahrens zur möglichen Verlagerung der Abflugroute AMTIX kurz wird hierzu wichtige Erkenntnisse für die Ausgestaltung solcher Verfahren liefern.

Darmstadt, 27.06.2018

56-lu

Dezernat V

Barbara Akdeniz
Stadträtin