

Hausvogteiplatz 1  
10117 Berlin

Deutscher Städtetag · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

Herrn  
Jörn Lindmaier  
Umweltbundesamt  
Fachgebiet „Lärminderung im Verkehr“  
Wörlitzer Platz 1  
06844 Dessau-Roßlau

Per E-Mail: joern.lindmaier@uba.de

28.04.2017

Telefon 030 37711-0  
Durchwahl 37711-520  
Telefax 030 37711-509

E-Mail  
thomas.kiel@staedtetag.de

Bearbeitet von  
Thomas Kiel

Aktenzeichen  
66.96.00D

## **Evaluation des FluLärmG in Bezug auf die Siedlungssteuerungseffekte**

Sehr geehrter Herr Lindmaier,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 28.03.2017, mit der Sie uns Gelegenheit geben, zum Entwurf des Evaluationsberichtes Stellung zu nehmen. Nach Befassung unserer Mitgliedstädte dürfen wir uns in Bezug auf die Siedlungssteuerungseffekte dazu wie folgt äußern:

### **Allgemeines**

Die Notwendigkeit einer Festlegung von Siedlungsbeschränkungsbereichen wird anerkannt, um das Heranrücken der Wohnbebauung an Flugplätze zu verhindern. Innerhalb der lärmschutzkritischen Bereiche im Flughafenumfeld sollen grundsätzlich keine neuen dicht besiedelten Gebiete mehr entstehen können.

Die Nutzung des Instrumentes erfolgt in unseren Mitgliedstädten in sehr unterschiedlichem Umfang. Daraus ergibt sich, dass insgesamt keine signifikanten Erkenntnisse vorliegen, die eine grundsätzliche Änderung des FluLärmG erfordern würden.

Teilweise wurde das Verfahren zur Festsetzung eines Lärmschutzbereichs nach dem Fluglärmschutzgesetz noch nicht angewendet, weil beispielsweise die entsprechende Landesplanung die Einrichtung von Lärmschutzbereichen erst mittelfristig für die Zukunft bestimmt. Damit können zu den Siedlungssteuerungseffekten des Fluglärmschutzgesetzes in den betreffenden Städten noch keine Aussagen getroffen werden.

Wo das Instrument bereits umfassender angewendet wurde, wie beispielsweise im Bereich des Flughafens Frankfurt, wird in Zweifel gezogen, ob die Regelungen der §§ 5 bis 7 FluLärmG (Bauverbote und sonstige Beschränkungen der baulichen Nutzung) tatsächlich sinnvolle Siedlungssteuerungseffekte bewirken können. Dies wird auf das Fehlen siedlungsstruktureller Vorschriften im FluLärmG

zurückgeführt. Auch dort erfolgt die Umsetzung schwerpunktmäßig durch entsprechende landesplanerische Vorgaben.

Die Stadt Frankfurt am Main setzt sich daher für eine Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes mit einer deutlichen Reduzierung der Grenzwerte auf Grundlage der neuesten Gutachten über die Gesundheitsgefahren ein. Dabei ist zu beachten, dass eine Reduktion der Lärmbelastung für die Bevölkerung sowohl über einen zusätzlichen aktiven Lärmschutz als auch durch eine Reduzierung der Flugbewegungen herbeigeführt werden kann. Dazu sind die Flughafenbetreiber aufzufordern, Lärmobergrenzen festzulegen, die Fluglärmbelastung insbesondere in der Nachtzeit zu reduzieren, die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung (NORAH-Studie) zu berücksichtigen, die Fluglärmkommissionen stärker zu beteiligen sowie die gesetzlichen Grundlagen und die Antragsverfahren zum baulichen Schallschutz bzw. Entschädigungen zu vereinfachen.

Von Seiten des Bundes wäre ggf. sicherzustellen, dass der Schutzbedarf unmittelbar nach Ausbau oder wesentlicher Änderung eines Flughafens beachtet wird. Ferner ist auf eine Gleichbehandlung von bestehenden, neuen bzw. wesentlich geänderten Flughäfen sowie zivilen und militärischen Flugplätzen hinzuwirken.

### **Festlegung der Lärmschutzbereiche**

Die Einschätzung des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (LfULG) im Kapitel 7.3.1 des Forschungsberichtes des UBA wird grundsätzlich unterstützt, wonach heute eine sinnvolle Festlegung der Lärmschutzbereiche nur mit den Werten für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze möglich ist. In der Nachtzeit ist der derzeit ausgewiesene Wert für bestehende zivile Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2 Fluglärmgesetz und der damit einhergehende Schallschutzanspruch nicht ausreichend, um gesunde Wohnverhältnisse zur Nachtzeit zu gewährleisten.

Vorgeschlagen wird unter anderem, bei den baulichen Restriktionen des FluLärmG nicht wie bislang auf die Isophonen des Status Quo abzustellen, sondern die Isophonen der Ausbau-Werte zugrunde zu legen. Ein solches Vorgehen wäre geeignet, eine Pufferzone als Toleranzband entstehen zu lassen, die Spielraum für zukünftige Flughafenentwicklungen belässt und Konflikte mit Siedlungserweiterungen vermeidet.

### **Baubeschränkungen / Entschädigung**

Bau- und Siedlungsverbote erscheinen nur dann gerechtfertigt, wenn Grundstückswertverluste durch Fluglärm erfasst und von den Flughafenbetreibern ausgeglichen werden. Bebaubare Grundstücke in den Schutzzonen wie auch Bestandsgebäude innerhalb und außerhalb der Schutzzonen müssen zu Lasten der Flughafenbetreiber geschützt werden. Baubeschränkungen und Bauverbote in bebauungsfähigen Ortslagen sind dabei zu entschädigen.

Wir haben keinen Überblick, ob und in welchem Umfang im Bundesgebiet bereits Entschädigungen für nicht unwesentliche Wertminderungen von Grundstücken durch ein Bauverbot nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 oder Absatz 2 Satz 1 FluLärmG eingeklagt worden sind. In Frankfurt a.M. beispielsweise ist das bisher nicht der Fall. Es ist in Zukunft allerdings weiterhin damit zu rechnen.

### **Ausnahmeregelungen**

Übereinstimmend wird allerdings festgestellt, dass das FluLärmG zahlreiche Ausnahmeregelungen enthält. Diese sichern zwar eine größere Flexibilität, schaffen in der Konsequenz aber auch Intrans-

parenz für bauliche Maßnahmen und führen zu einer Durchlöcherung der einzuhaltenden akustischen Rahmenvorgaben. Es wäre daher möglich, durch klarstellende Auslegung oder geringfügige Änderung des FluLärmG ggf. auf eine Verminderung der Ausnahmen hinzuwirken. Dies könnte zum einen für mehr Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern für behördliche Entscheidungen sorgen und zum anderen verhindern, dass von den jeweils an einen Flughafen angrenzenden Anrainerkommunen unterschiedliche Beurteilungsmaßstäbe angelegt werden.

Die Bauverbote sind im Rahmen der städtischen Bauleitplanung und –genehmigung zu vollziehen. Zuständig für die Erteilung von Ausnahmen ist aber ggf. die obere Bauaufsichtsbehörde. Dabei wird bemängelt, dass die Anträge von den Genehmigungsbehörden der städtischen unteren Bauaufsicht nicht zur Kenntnis gegeben werden. Folglich erfährt eine Stadt nur mittelbar von solchen Ausnahmeentscheidungen.

In Frankfurt a. M. liegen mehrere Ausnahmen für Kindertagesstätten vor, wo die Anwendung der Nachtwerte nutzungsbedingt in der Regel nicht erforderlich sein dürfte.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Thomas Kiel', written in a cursive style.

Thomas Kiel