

# MITTEILUNGSVORLAGE

			<b>Vorlage-Nr.: M 11/0570</b>
<b>602 - Fachbereich Umwelt</b>			<b>Datum: 14.12.2011</b>
<b>Bearb.:</b>	<b>Frau Anne Ganter</b>	<b>Tel.: 368</b>	<b>öffentlich</b>
<b>Az.:</b>	<b>602/Frau Ganter -lo</b>		

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Zuständigkeit
<b>Ausschuss für Stadtentwicklung und Verkehr</b>	<b>15.12.2011</b>	<b>Anhörung</b>
<b>Umweltausschuss</b>	<b>21.12.2011</b>	<b>Anhörung</b>

**Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches für den Flughafen Hamburg  
hier: Schriftliche Anhörung**

Anlass:

Mit dem Schreiben vom 14. November 2011 des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume S.-H. wurde die Stadt Norderstedt aufgefordert, bis zum 23.12.2011 eine Stellungnahme zur geplanten Landesverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den Verkehrsflughafen Hamburg (LFlugLSVO Hamburg) abzugeben. Die Verordnung soll zeitlich unbefristet sein. Nach §4 Abs. 6 FluglärmG ist sie jedoch spätestens nach Ablauf von 10 Jahren zu überprüfen.

Grundlagen:

2007 wurde das aus dem Jahr 1971 stammende Fluglärmschutzgesetz mit der Bekanntmachung vom 31.10.2007 novelliert. Ziel ist der verbesserte Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner von Flugplätzen. Durch bauliche Nutzungsbeschränkungen, erhöhte bauliche Schallschutzanforderungen und ggf. Ansprüche auf Entschädigung oder Aufwenderstattung sollen Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Fluglärm gemindert werden. Die Grenzwerte für den passiven Lärmschutz wurden erheblich reduziert. Für den Hamburger Flughafen sind die Auswirkungen wie folgt:

- Reduzierung um 10 dB(A) für die Tagschutzzone 1 von  $L_{Aeq4} = 75$  dB(A) auf  $L_{Aeq3} = 65$  dB(A),
- Reduzierung um 7 dB(A) für die Tagschutzzone 2 von  $L_{Aeq4} = 67$  dB(A) auf  $L_{Aeq3} = 60$  dB(A).
- Erstmals ist auch eine Nachtschutzzone mit einem  $L_{Aeq3} = 55$  dB(A) oder NAT ( $L_{PSchw} = 6$  Fluglärmereignisse mit einem  $L_{Amax} > 57$  dB(A) innen eingeführt. Damit werden erstmals auch einzelne laute Fluglärmereignisse nachts berücksichtigt, die

Sachbearbeiter/in	Fachbereichsleiter/in	Amtsleiter/in	mitzeichnendes Amt (bei über-/ außerplanm. Ausgaben: Amt 20)	Stadtrat/Stadträtin	Oberbürgermeister
-------------------	-----------------------	---------------	--	---------------------	-------------------

die medizinisch belegte Ursache für die Aufwachreaktionen der betroffenen Anlieger sind, allerdings auf einem hohen Niveau<sup>1</sup>.

In zwei Rechtsverordnungen werden die Vorschriften weiter konkretisiert. Die 1. Fluglärm-schutzverordnung (1. FlugLSV) vom 8. September 2008 regelt die Einzelheiten der Datenerfassung über den Flugbetrieb und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung der Lärm-schutzbereiche. Die 2. Fluglärm-schutzverordnung (2. FlugLSV) vom 8. September 2009 legt Anforderungen an die Qualität des baulichen Schallschutzes von Wohnungen und schutzbedürftigen Einrichtungen wie Krankenhäuser, Altenheime, Schulen und Kindergärten im Lärmschutzbereich fest.

Auf der Grundlage dieser beiden Vorschriften wurde nun eine Lärmausbreitungsberechnung durchgeführt. Die Berechnungen für den Flughafen Hamburg wurden maßgeblich von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Hamburg, erstellt und durch das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume in Flintbek, den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr S.-H und die Fluglärm-schutzkommission geprüft. Auf deren Grundlage sollen die neuen Lärmschutzbereiche festgesetzt werden. In dieser Berechnung sind alle in Hamburg aktuell genutzten Flugstrecken und Flugverfahren, Flugplatzdaten, Angaben zu den Bodenbewegungen und zu den genutzten Betriebseinrichtungen sowie eine Flugbetriebsprognose für das Jahr 2020 berücksichtigt.

#### Inhalte des Entwurfs der Landesverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den Verkehrsflughafen Hamburg (LFlugLSVO Hamburg) bezogen auf Norderstedt:

In der Anlage 1 sind die Verläufe der alten und geplanten neuen Lärmschutzzonen dargestellt. Trotz des erhöhten Grenzwertes verändern sich die Verläufe der zukünftige Tag-schutzzonen 1 und 2 relativ gering. Die Tagschutzzone 1 bleibt in ihrer Breite fast auf dem alten Niveau, verlängert sich jedoch nach Norden bis an die Straße „Spann“ heran. Die Tag-schutzzone 2 reduziert sich im Verhältnis zur alten Lage vom Bereich etwa „Schwarzer Weg“ bis an den „Friedrichsgaber Weg/ Niendorfer Straße“ heran. Grund ist zum einen der große Anteil an vergleichsweise leisen Flugzeugen gegenüber dem alten Stand von 1971, der zu einer Kompensation trotz der gesteigerten Flugbewegungen führt. Zum anderen werden die realen Abläufe durch das neue genauere Berechnungsverfahren feiner darstellt. Die „Flanken“ der Lärmschutzzonen werden vor allem durch die startenden Flugzeuge, die „Spitzen“ durch die landenden Flugzeuge bestimmt. Es sind keine aktuellen Planungsvorhaben durch die Ausweisung der geplanten Schutzzonen betroffen.

Mit dem Inkrafttreten der Landesverordnung sind folgende Auswirkungen zu erwarten (s. Anlage 2):

Zur Tagschutzzone 1 und Nachtschutzzone:

- Hier soll ein Bauverbot für schutzbedürftige Einrichtungen und Wohnungen gelten. Ausnahmen sind genau festgelegt. Die ausnahmsweise zulässigen Einrichtungen und Wohnungen müssen allerdings einen erhöhten baulichen Schallschutz erfüllen, deren Kosten der Eigentümer trägt.

---

<sup>1</sup> Verschiedene Studien, darunter auch Langzeitstudien, belegen, dass Fluglärm bereits ab einem  $L_{Aeq} > 50$  dB(A) krank macht, d.h. der Blutdruck steigt statistisch signifikant an (s. z.B. „The Hyena Study“ von Jarup,L.; Babisch, W. u.a. 2008). Die WHO-Richtlinien „Night Noise Guidelines for Europe“ aus 2009 haben alle wissenschaftlichen Erkenntnisse aus der Lärmwirkungsforschung zusammengefasst und Zielwerte für politische Entscheidungen auf EU-Ebene entwickelt. Danach sind 55 dB(A) nachts in einem ersten Schritt grundsätzlich einzuhalten. Erst unterhalb von 40 dB(A) nachts sind jedoch keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Fluglärm zu erwarten.

- Für die bestehenden Wohnungen oder schutzbedürftigen Einrichtungen werden auf Antrag Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet. Wird durch Bauverbot eine bisher zulässige bauliche Nutzung aufgehoben, kann eine Entschädigung verlangt werden. Dies gilt nur, wenn das Grundstück wesentlich im Wert gemindert oder Vorbereitungen zur baulichen Nutzung an Wert verlieren. Die Kosten trägt in beiden Fällen der Flugplatzhalter.

Zur Tagschutzzone 2:

- Hier gelten nur Bauverbote für schutzbedürftige Einrichtungen. Auch in diesem Fall gibt es wieder Ausnahmen. Alle ausnahmsweise zulässigen schutzbedürftigen Einrichtungen und alle neuen Wohnungen müssen die Anforderungen eines erhöhten Schallschutzes erfüllen. Auch hier trägt die Kosten wieder der Eigentümer.
- Wird durch Bauverbot eine bisher zulässige bauliche Nutzung aufgehoben, kann eine Entschädigung verlangt werden. Dies gilt nur, wenn das Grundstück wesentlich im Wert gemindert oder Vorbereitungen zur baulichen Nutzung an Wert verlieren. Die Kosten trägt der Flugplatzhalter.

Das in der 2. FlugLSV geregelte Schutzniveau für die Nachrüstung des Wohnungsbestandes entspricht den Regelungen, die z.B. beim Neubau von Straßen und Schienen angewendet werden. Die Freiwilligen Lärmschutzprogramme der Flughäfen werden anerkannt. Allerdings ist nun auch -neben dem Einbau von Schallschutzfenstern und Lüftern- eine Erstattung für die schalltechnische Verbesserung an Wänden, Türen, Rollladenkästen und Dächern von Aufenthaltsräumen geregelt. Für Bestandsflughäfen wie den Hamburger Flughafen wird ein Aufschlag von 3 dB(A) für bestehende Gebäude, bzw. von 8 dB(A) für Bauteile, die bereits gefördert wurden, angesetzt. Das bedeutet, Anlieger im Umfeld des Hamburger Flughafens erhalten weniger Förderung als Anlieger neu entstehender Flughäfen. Es ist geplant, dass die Anträge für die Förderung von Schallschutzmaßnahmen nach Inkrafttreten der Verordnung über die Bauaufsicht an den Flughafen Hamburg gestellt werden können (ein entsprechendes Verfahren ist in Vorbereitung).

#### Bewertung aus Sicht der Verwaltung und Stellungnahme der Stadt:

Zusammenfassend lässt sich festhalten:

- Trotz des erhöhten Grenzwertes verändern sich die Verläufe der zukünftige Tagschutzzone 1 und 2, die auch in den Flächennutzungsplan übernommen wurden, relativ gering. Die Tagschutzzone 1 bleibt in ihrer Breite fast auf dem alten Niveau, verlängert sich jedoch nach Norden bis an die Straße „Spann“ heran. Die Tagschutzzone 2 reduziert sich im Verhältnis zur alten Lage vom Bereich etwa „Schwarzer Weg“ bis an den „Friedrichsgaber Weg/ Niendorfer Straße“ heran.
- Durch die erstmalige Einführung einer Nachtschutzzone mit einem  $L_{Aeq3} = 55$  dB(A) oder NAT ( $L_{PSchw}$ ) = 6 Fluglärmereignisse mit einem  $L_{Amax} > 57$  dB(A) innen werden erstmals auch einzelne laute Fluglärmereignisse nachts berücksichtigt, die die medizinisch belegte Ursache für die Aufwachreaktionen der betroffenen Anlieger sind.
- Durch die Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches für den Verkehrsflughafen Hamburg wird es zu einer Verbesserung des passiven Schallschutzes für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner kommen. Zusätzlich sind auch Baumaßnahmen an Aufenthaltsräumen in bestehenden Gebäuden förderfähig, die über den bisherigen Einbau von Schallschutzfenstern und -lüftern hinausgehen. Die geplante LFlugLSVO Hamburg hat keine Auswirkung auf den Betrieb des Flughafens. Ziel der Lärminderungsplanung gemäß EG-Umgebungslärmrichtlinie und BImSchG § 47a-f ist es dagegen, dass die Lärmbelastungen grundsätzlich geringer werden.

- Die Senkung der Grenzwerte gegenüber dem alten Fluglärmschutzgesetz von 1971 liegt weiterhin auf einem relativ hohen Niveau, das nur zum Teil den Vorgaben aus der Lärmwirkungsforschung entspricht. Laut den WHO-Richtlinien „Night Noise Guidelines for Europe“ (hrsg. 2009) sind erst unterhalb von 40 dB(A) nachts keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Fluglärm zu erwarten. Zusätzlich sind Wohnnutzungen im Garstedter Raum neben dem Fluglärm auch durch den Straßenverkehrslärm erheblich belastet.
- Bereits im Rahmen der Aufstellung des FNP 2020 wurde Rücksicht auf die bestehenden und geplanten Lärmschutzzonen genommen, so dass keine Planungsvorhaben betroffen sind.

Aus diesen Gründen nimmt die Stadt Norderstedt wie folgt Stellung:

- Die Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches für den Flughafen Hamburg gemäß dem Entwurf zur Landesverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den Verkehrsflughafen Hamburg (LFlugLSVO Hamburg) wird zur Kenntnis genommen.
- Es sind keine aktuellen Planungsvorhaben durch die Ausweisung der geplanten Schutzzonen betroffen.
- Eine Förderung des passiven Schallschutzes über das gesetzlich festgesetzte Niveau wäre wünschenswert, da der geplante Schutzanspruch nur zum Teil den Vorgaben aus der Lärmwirkungsforschung und dem daraus abgeleiteten Norderstedter Leitbild für die Lärminderungsplanung entspricht.