



Antwort zur Anfrage Nr. 1171/2010 der Ortsbeiratsfraktion Mainz-Drais BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Mainz-Drais betreffend **Fürsorgepflicht bei steigendem Fluglärm (B 90/ Die Grünen)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Angaben zu der bestehenden und nach dem Flughafenausbau zu erwartenden Fluglärmbelastung sind im Internet unter <http://www.laermkarten.de/dialogforum2010/index.php> abrufbar. Diese Lärmkarten sind von der Hessischen Landesanstalt für Umwelt und Geologie im Auftrag des Regionalen Dialogforums erstellt worden. Eingangsdaten sind die Angaben aus den Antragsunterlagen von FRAPORT zur 1. Offenlegung. Es wurden unterschiedliche Karten zu folgenden Situationen gerechnet:

- Ist- Situation (2005) Ausbaufall (2020)
- Ostbetrieb Westbetrieb
- Tag Nacht

Diese Parameter können kombiniert werden und die dazugehörige Lärmkarte wird angezeigt.

Hierbei ist zu erkennen, dass Drais nach dem Ausbau, wenn die prognostizierte Situation im Jahr 2020 eintritt, sowohl bei Ostbetrieb, als auch bei Westbetrieb tagsüber in einem höher berechneten Lärmpegelband liegt. Bei Westbetrieb, Ist-Situation liegt Drais außerhalb des berechneten Bereiches. Die Prognose für das Jahr 2020 weist für Drais einen Lärmpegel von 40-45dB(A) tagsüber aus. Nachts liegt Drais auch im Ausbaufall bei Westbetrieb außerhalb des berechneten Bereiches.

Bei Ostbetrieb tagsüber liegt Drais im Lärmpegelband 40-45dB(A) Ist-Situation, für den Ausbaufall wurde für Drais 45-50 dB(A) berechnet und südlich der Straße „An den Platzäckern“ sogar 50-55dB(A). Auch nachts erhöht sich der Lärmpegel von „keine berechnete Belastung“ zu 40-45dB(A) im Ausbaufall.

Zum Bewerten der Lärmpegel muss darauf hingewiesen werden, dass diese Berechnungen von den Kommunen zwar immer getrennt nach Betriebsrichtung gefordert wurde, diese Forderung aber im neuen Fluglärmgesetz keinen Niederschlag gefunden hat, sodass die Lärmpegel, die in die rechtliche Abwägung über die Planunterlagen eingeflossen sind, niedriger anzusetzen sind. So liegt nach den Berechnungsmethoden, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde lagen, Drais unterhalb der Erheblichkeitsschwelle von 50 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts.

Zu Frage 2:

Die Frage nach einer Unzumutbarkeitsgrenze für Lärm muss aus 2 unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet werden.

Zum Einen gibt es durch die Gesetzgebung vorgegebene Grenzwerte zum Anderen gibt es Forderungen im „Kommunalen Lärmschutzkonzept anlässlich des geplanten Ausbaus des Flughafens Frankfurt/Main“ erarbeitet von der Initiative Zukunft-Rhein-Main (ZRM), auf deren Einhaltung die Stadt Mainz bei Planungen bedacht ist.

Rechtliche Grundlage

Rechtliche Grundlage für Fluglärm bildet das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FlugSchG) vom November 2007.

In § 2 „Einrichtung von Lärmschutzbereichen“ Absatz 1. werden folgende Tag-Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze angegeben:

Tag-Schutzzone 1: 60 dB(A)

Tag-Schutzzone 2: 55 dB(A)

Nach § 5 Absatz 1 FlugSchG dürfen „in einem Lärmschutzbereich...Krankenhäuser Altenheim, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. In den Tag-Schutzonen des Lärmschutzbereichs gilt Gleiches für Schulen, Kindergärten und ähnliche...Einrichtungen.“

In der Bauleitplanung gibt die DIN 18005 „Schallschutz im Städtebau“ Hinweise zur Berücksichtigung des Schallschutzes bei der städtebaulichen Planung. Im Bezug auf den Luftverkehr wird auf das Fluglärmgesetz hingewiesen und auf die Fluglärmleitlinie des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI), die Hinweise zur Ausweisung von Siedlungsbeschränkungsbereichen gibt. In der LAI-Leitlinie wird eine Siedlungsbeschränkungszone von 60 dB(A), getrennt nach Betriebsrichtungen berechnet, empfohlen.

Forderungen des „Kommunalen Lärmschutzkonzeptes“

Kriterium für die geforderten Tagwerte ist die Belästigung.

„Mit Belästigung ist die Beeinträchtigung des Wohlbefinden des Menschen gemeint, ohne dass darin schon eine erhebliche Beeinträchtigung der Gesundheit (Gesundheitsschaden oder Gesundheitsgefahr) liegt. Das Maß der Belästigung kann insbesondere statistisch ermittelt werden. Eine erhebliche Belästigung hat Einfluss auf das körperliche Wohlbefinden“ Unter Berücksichtigung bestehender Lärmschutzkonzepte und neue Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung (Stand November 2004) kommt man hier zu folgenden Werten für die Abwägung:

Die fachplanerische Zumutbarkeitsgrenze für schutzbedürftige Einrichtungen am Tag wird bei 48 dB(A) gesehen.

In der Einwendung der Stadt Mainz zu den Planfeststellungsunterlagen und in der Klagebegründung gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden, unterstützt von Gutachten aus dem Bereich der Lärmwirkungsforschung und der Entwicklungspädagogik, die Werte der fachplanerischen Zumutbarkeitsgrenze für schutzbedürftige Einrichtungen für Kindertagesstätten und Schulen eingefordert.

Zu Frage 3:

Die Beantwortung der Frage 3 erfolgte durch das Rechts- und Ordnungsamt wie folgt:

Im Kontext der steigenden Fluglärmbelastung kann die Frage dahingehend beantwortet werden, dass die Gemeinde als Trägerin einer öffentlichen Einrichtung (z.B. Kindergarten, Kindertagesstätte, Schule) befugt ist, sich gegen Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit öffentlicher Einrichtungen und Grundstücke im Wege einer Klage zur Wehr zu setzen.

Im Einzelnen:

1. In den vorgelegten Anfragen zur Ortbeiratsitzung wird die Frage der „rechtlichen Fürsorgepflicht für Kinder“ aufgeworfen.

Fürsorge definiert sich als das Bemühen um Personen oder Sachen, die Hilfe benötigen, so z.B. die elterliche Fürsorge für ihr Kind. Diese elterliche Sorge ist in § 1626 BGB geregelt, die Eltern haben die Pflicht und das Recht, für das minderjährige Kind zu sorgen (elterliche Sorge). Nach § 1631 BGB umfasst die Personensorge insbesondere die Pflicht und das Recht, das Kind zu pflegen, zu erziehen, zu beaufsichtigen und seinen Aufenthalt zu bestimmen. Durch die in der dritten Alternative angesprochene Beaufsichtigung soll das Kind vor Gefahren und Schäden geschützt und bewahrt werden, denen es durch sein eigenes oder durch das Handeln Dritter ausgesetzt ist.

Die Aufsicht über das Kind kann einem anderen übertragen werden. Bei der Aufnahme in den Kindergarten erfolgt dies durch einen Vertrag, der mit dem Träger des Kindergartens geschlossen wird. Kindergartenträger ist in der Regel eine Gemeinde, Kirchengemeinde oder ein eingetragener Verein. Dieser überträgt seinerseits durch Arbeitsvertrag oder Dienstanweisung die Betreuung der Kinder auf das Kindergartenpersonal und mithin die Aufsichtspflicht weiter. Hauptaufgabe des Kindergartens ist die Erziehung des Kindes, verbunden mit dessen Beaufsichtigung. Art und Umfang der Aufsicht richten sich nach den Erziehungsaufgaben. Aus diesem Grund gibt es auch keine festen Regeln, wie und in welchem Umfang die Aufsicht ausgeübt werden muss.

Hieraus wird deutlich, dass die Begrifflichkeit der „Fürsorgepflicht“ nicht im Zusammenhang mit einem Abwehranspruch gegen Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit öffentlicher Einrichtungen durch unzumutbare Lärmimmissionen gesehen werden kann.

2. Beeinträchtigungen der Funktionsfähigkeit kommunaler Einrichtungen durch unzulässige Lärmimmissionen, zum Beispiel durch Fluglärm, können von dem Träger der Einrichtung bzw. dem Eigentümer der Grundstücke im Wege der Klage verfolgt werden.

Die Klagebefugnis folgt in diesem Fall aus der nicht auszuschließenden Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit öffentlicher Einrichtungen und Grundstücke.

Diese Befugnis aufgreifend hat die Stadt Mainz gegen den Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen ausbau vom 18.12.2007 mit Schriftsatz vom 07.02.2008 Klage beim Hessischen VGH erhoben.

Der VGH hat im Januar 2009 in einem Auswahlverfahren insgesamt 13 Musterkläger bestimmt.

Musterkläger sind:

Die Städte Offenbach, Mörfelden-Walldorf, Flörsheim, Raunheim, Rüsselsheim, Kelsterbach
(Verfahren ruht) sowie Neu-Isenburg, Tanklager Raunheim GmbH, BUND, Klinikum Offenbach, Grundstückseigentümer aus Frankfurt und Kelsterbach, Lufthansa AG und Lufthansa Cargo AG.

Die Stadt Mainz gehört nicht zu den ausgewählten Musterklägern.

Durch Beschluss des VGH vom 27.01.2009 wurde das Verfahren der Stadt Mainz bis zum rechtskräftigen Anschluss der Musterverfahren ausgesetzt.

Die Stadt Mainz unterstützt im Musterverfahren die Stadt Flörsheim. Die Lärmbetroffenheit der Musterklägerin Flörsheim ähnelt der Stadt Mainz am ehesten. Sie wird darüber hinaus von derselben Anwaltskanzlei vertreten. Kurz vor der mündlichen Verhandlung über die Musterklagen wurde das Verfahren der Stadt Flörsheim auf Antrag der Anwälte durch Beschluss des VGH vom 19.05.2009 vertagt.

Die Anwälte hatten den Antrag damit begründet, dass aufgrund umfangreichen neuen Sachvortrages der Lufthansa eine sach- und termingerechte Vorbereitung der mündlichen Verhandlung nicht möglich sei.

Vertagung bedeutet, dass die mündliche Verhandlung nachgeholt wird. Die mündliche Verhandlung in den übrigen Musterverfahren fand an 13 Tagen im Juni statt. Am 21. August erfolgte die Urteilsverkündung (eine schriftliche Urteilsbegründung liegt noch nicht vor).

Im Ergebnis wurden 3 Musterklagen abgewiesen (Klage der Tanklager Raunheim GmbH, Klage des BUND sowie Klage der Lufthansa AG und Lufthansa Cargo AG, deren Klage im Wesentlichen auf eine Erweiterung des Nachtflugbetriebs gerichtet war).

8 Musterklagen hatten teilweise Erfolg (hierzu gehören die Klagen der Städte). Die Zulassung von 17 planmäßigen Nachtflügen in der Zeit von 23.00 Uhr – 05.00 Uhr wird aufgehoben. Die Begründung laut Presseerklärung des Gerichts hierzu ist, dass die entsprechende Regelung im Planfeststellungsbeschluss nicht mit dem gesetzlich gebotenen Schutz der Bevölkerung vor nächtlichem Fluglärm vereinbar sei. Die Regelung verstoße insbesondere gegen den Landesentwicklungsplan des Landes Hessen. Der LEP messe dem Verbot von planmäßigen Flügen in der Zeit von 23.00 Uhr – 05.00 Uhr ein so erhebliches Gewicht bei, dass daraus eine Abwä-

gungsdirektive folge. Dies lasse der Planfeststellungsbehörde kaum einen Spielraum.

Die Zulassung von durchschnittlich 150 Flugbewegungen in den sogenannten „Nachtrand-stunden“ (von 22.00 Uhr – 23.00 Uhr und von 05.00 Uhr – 06.00 Uhr) wurde ebenfalls aufgehoben. Begründung laut Presseerklärung des Gerichts sei die Zahl von 150 zugelassenen Flugbewegungen auf den Jahresdurchschnitt bezogen. Dies ermögliche es, Flüge von der Winterflugplanperiode in die Hauptreisezeit zu verlegen. Dadurch könne es zu einer besonders nachteiligen Bündelung von Flügen in einzelnen Nächten kommen. Das Land wird verpflichtet, die Mängel bezüglich der Nachtflugregelung im Wege der Planergänzung unter Beachtung der Auffassung des Gerichts auszuräumen. Im Übrigen werden die Klagen abgewiesen.

Das Gericht hat die Revision vor das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich zugelassen. Im Ergebnis kann man daher festhalten, dass nach Auffassung des VGH Kassel der Ausbau des Flughafens zulässig ist. Nach Inbetriebnahme der neuen Landebahn darf nachts zwischen 23.00 Uhr und 05.00 Uhr nicht geflogen werden. Die sonstigen Nachtstunden (Nachtrandstunden) werden stärker reguliert.

Zuletzt ist anzumerken, dass 6 hessische Gemeinden (darunter auch Flörsheim) auch Normenkontrollklage gegen die Änderung des Landesentwicklungsplans des Landes Hessen erhoben haben. Die Änderung des LEP enthält Regelungen zum Ausbau des Flughafens. Der LEP weist das Gebiet der geplanten Landebahn als Vorranggebiet für die Flughafenerweiterung aus.

Mit Urteil vom 05.02.2010 hat der Hessische VGH die Normenkontrollanträge abgelehnt. Die Revision wurde nicht zugelassen.

Im Ergebnis ist daher festzuhalten, dass die Stadt Mainz von den ihr zustehenden Möglichkeiten zur Abwehr der zu erwartenden Lärmbeeinträchtigungen durch den Flughafenausbau, insbesondere mit dem Argument der Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit öffentlicher Einrichtungen und Grundstücke durch Erhebung der Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss bzw. durch Unterstützung der Musterverfahren der Stadt Flörsheim Gebrauch gemacht hat.

Mainz, 12.07.2010

gez. Reichel

Wolfgang Reichel
Beigeordneter