

Novellierung des Fluglärmgesetzes **Referentenentwurf vom 15.11.2000**

BVF-Stellungnahme vom 20.1.2001 mit eigenem Novellierungsvorschlag

Der Referentenentwurf enthält eine Reihe von wichtigen Verbesserungen gegenüber dem bestehenden Gesetz. Enttäuschend ist jedoch, daß die alte Systematik beibehalten wurde, nämlich daß es sich weiterhin um ein Planungs- und Entschädigungsgesetz handeln soll und keine Regelungen bezüglich Grenzwerten mit Rechtsfolgen vorgesehen sind, wie z.B. Betriebsbeschränkungen, wie sie z.B. in der neuen Europäischen Lärmrichtlinie, die am 15.12.2000 in erster Lesung im Europarlament verabschiedet wurde, eingeführt werden. Auch vom Ansatz der EU-Verkehrs- und Lärmschutzpolitik, die Umweltkapazität als Orientierungs- und Planungsgröße einzuführen, ist im Entwurf nichts zu finden. Die Regelungen der EU-Richtlinie müssen bei nächster Gesetzesänderung übernommen werden; weshalb werden diese Regelungen nicht schon jetzt in den Referentenentwurf aufgenommen? Eine große Chance für ausreichenden Umweltschutz bei Beibehaltung der Entwicklungsmöglichkeiten für den Luftverkehr wird hier vertan.

Zu den grundsätzlichen Mängeln gehört auch, daß das Recht auf Nachruhe nicht ausdrücklich festgeschrieben wird. Außerdem wurde die Maßgeblichkeit von Summenpegeln nicht herausgestellt, obwohl das in der Rechtsprechung längst geklärt ist. So werden die Probleme bei der Planung wieder auf die gerichtliche Ebene verlagert und entsprechende erhebliche Zeitverzögerungen provoziert.

Es fehlt auch die Einführung einer dritten Schutzzone auf der Basis der Endausbauprognosen, die eine langfristige Rechtssicherheit schaffen könnte und die weiter wachsende Sensibilisierung der Bevölkerung berücksichtigen könnte.

Auch die Maßgeblichkeit des Standes der Technik wurde nicht festgeschrieben. Somit wurde auch nicht die Forderung des Bundestages nach Angleichung an die sonstige Umweltgesetzgebung erfüllt.

Im Luftverkehrsgesetz sind für die Flugsicherung verschärfte Verpflichtungen zur Lärmminde rung festzulegen. Es kann nicht angehen, daß wie bisher einzelnen Fluglotsen wesentliche Belastungsentscheidungen im Tagesbetrieb überlassen bleiben; sie müssen sich auf klare Anweisungen abstützen können. Auch die Verfahrensweise bei der Neufestsetzung und/oder Verlegung von Flugrouten muß klar geregelt werden (s. **Anhang 1**). Entsprechend den Vorgaben des Grundgesetzes muß in den Regelungen der Vorrang des Gesundheitsschutzes vor wirtschaftlichen Gesichtspunkten sichergestellt werden.

Der Entwurf kann zu verfassungswidrigen Belastungen ohne Schutzmaßnahmen führen, da die Grenzen der Tagschutzzonen die medizinischen Kriterien für Gesundheitsgefährdungen deutlich überschreiten. Der Entwurf ist daher rechtswidrig; er beinhaltet die Grundlagen für Normenkontrollklagen und Verfassungsbeschwerden.

Es fehlen ausreichende Vorgaben für die Anpassung des Luftverkehrsgesetzes bezüglich umweltbeeinflussender betrieblicher Maßnahmen, wie z.B. die Pflichten und Verfahrenweisen bei Flugwegverlegungen und für die entscheidungserhebliche Mitwirkung der Immissionsschutzbehörden (s. auch Entwurf des LAI vom 12.9.2000, u.a. § 3)

Es fehlen Details zur Ermittlung der Lärmbelastung (s. § 5 des LAI-Entwurfes vom 12.9. 2000).

§ 1 Zweck und Geltungsbereich

Die Ausweitungen über Flughäfen hinaus sind grundsätzlich zu begrüßen, allerdings fehlt eine Regelung für die Tieffluggebiete, in denen die schlimmste Fluglärmbelastung überhaupt stattfindet. Es kann nicht angehen, daß die Menschen in solchen Gebieten gar nicht geschützt werden.

§ 2 Umfang des Lärmschutzbereichs

Die Grenzen liegen ca. 10 dB_(A) zu hoch (s. Anhang). Das gleiche gilt für die Nachtschutzzone. Somit würden noch unzumutbare Belastungen und Gesundheitsgefährdungen zugelassen. Verfassungswidrige Belastungen dürfen nicht ohne Einhaltung strengster Regeln, die hier nicht erfüllt sind, in einem Gesetz festgeschrieben werden.

§ 3 Ermittlung der Lärmbelastung

Der Satz b) muß lauten: "Hierbei wird die Fluglärmbelastung getrennt für die Betriebsrichtungen mit je 100 % der Bewegungen bestimmt; maßgeblich ist der höhere Wert."

§ 5 Bauverbote

Die Ausnahmen des Absatzes 3 haben zu dem von allen Seiten kritisierten "Zubauen" der Flughafenumgebung geführt. Diese problematische Regelung bestehen zu lassen, ist untragbar. Letztlich beruht sie nur auf der Feigheit des Gesetzgebers, wegen der Entschädigungsregelung in § 8 die Ausnahmen nicht zuzulassen. Gesundheitsschutz darf nicht hinter Kostendenken zurücktreten.

Auch wegen des "Zubauens" fehlt eine Schutzzone 3 auf der Basis des denkbaren Endausbaus (s. § 7 des LAI-Entwurfes vom 12.9.2000). Gerade bei Flugplätzen in den neuen Bundesländern kann die Steigerung des Verkehrs auf Dauer ganz wesentlich über die Zehnjahreprognosen hinausgehen; eine Nichtberücksichtigung würde bereits jetzt neue Betroffenheiten in der Zukunft schaffen und damit auch ein Planen neuer Betroffenheit bedeuten, ohne daß dies den Bauwilligen als Problem deutlich gemacht wird.

§ 7 Schallschutz

Das Umweltbundesamt hat festgestellt, daß in über 60 % der Fälle, bei denen nicht bereits bei der Auftragserteilung eine Nachprüfung der Schalldämmung vereinbart wurde, die vorgegebenen Werte nicht erfüllt wurden. Diese Nachprüfung muß in § 7 vorgeschrieben werden.

Anlage zu § 3

Im zuständigen DIN-Ausschuß wird bei der Novellierung der DIN 45643 vorgeschlagen, die Summenformel für den Dauerschallpegel durch eine Formel mit echter Integration zu ersetzen. Der Stand der Technik erlaubt dies und es können dadurch Fehler vermieden und insbesondere die Genauigkeit bei größeren Abständen vom Flugplatz verbessert werden. Diese Anpassung an den Stand der Technik sollte auch im Gesetz vorgenommen werden.

Bei der Ermittlung der zusätzlichen 4 mal 55 dB_(A)-Kontur darf nicht von 15 dB_(A) Schalldifferenz innen/außen, sondern es muß von 10 dB_(A) ausgegangen werden (s. **Anhang 2**).

Die Bestimmung der Schutzzonen hat unter Berücksichtigung des Verkehrs zu je 100 % auf den Betriebsrichtungen zu erfolgen. Hierauf besteht ein Rechtsanspruch für die Betroffenen (s. BVF-Merkblatt LT012). Diese bereits in § 3 aufgenommene Regelung muß sich ebenfalls in der Anlage zu § 3 nachvollziehbar wiederfinden.

Artikel 2: Änderungen des Luftverkehrsgesetzes

§ 19 a: Aufgrund der Erfahrungen mit dem gültigen Gesetz ist die Ausnahmeregelung gemäß Satz 3 durch nachvollziehbare Kriterien zu präzisieren.

Das gilt ebenfalls für die Veröffentlichungspflicht, die nicht nur bezüglich der anzuführenden Daten, sondern auch bezüglich deren Nachvollziehbarkeit bundeseinheitlich präzisiert werden muß. So sind z.B. Dauerschallpegel mit einem N1/N2-Verhältnis unter 50 % nur dann sinnvoll, wenn eine korrekte Fehlerabschätzung beigefügt ist.

§ 32 b: Die Begrenzung auf 15 Mitglieder ist aufzuheben. oft sind aus fachlichen Gesichtspunkten mehr Mitglieder erforderlich. Bei einer Reihe von Flughäfen sind mehrere Bundesländer tangiert, so daß auch mehr Behördenvertreter erforderlich werden.

§ 32 d: Die Tätigkeit des Lärmschutzbeauftragten darf nicht durch andere Aufgaben beeinträchtigt werden. Wenn er nicht hauptamtlich nur für den Lärmschutz zur Verfügung steht, muß die Lärmschutzfähigkeit Vorrang haben. Entsprechende Regelungen sind vorzusehen. Außerdem muß die Weisungsfreiheit im Gesetz verankert werden.

Zur Begründung

Zu § 6: Bei Anwendung der Schalldifferenz $15 \text{ dB}_{(A)}$ zwischen außen und innen ist der Schutz der Betroffenen in den meisten Fällen aus rein physikalischen Gründen nicht sichergestellt. Eine Nachprüfung der Ergebnisse wird dies nachweisen.

Auf der Basis des Referentenentwurfes und des alternativen LAI-Vorschlages, sowie der wichtigsten Forderungen der BVF legen wir hiermit einen eigenen Novellierungsvorschlag vor. Dieser Vorschlag ist am Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse und an praktischen Erfahrungen aus der Vergangenheit orientiert und wird gerade noch mit den Vorgaben der Verfassung der Bundesrepublik vereinbar sein.

Zusammenfassender Vorschlag der Bundesvereinigung gegen Fluglärm

Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm

vom (BGBl. I S.)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl. I S. 282), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. September 1990 (BGBl. I S. 2106), wird wie folgt geändert:

Die Überschrift erhält folgende Fassung:

"Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz - FluglärmG)"

Die zu ändernden Paragraphen erhalten die folgende Fassung:

§ 1

Zweck und Geltungsbereich

(1) Zweck dieses Gesetzes ist es, Menschen und Tiere, schutzwürdige Gebiete sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch den Flugbetrieb, insbesondere auch vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen.

(2) Die Vorschriften dieses Gesetzes gelten für die Errichtung und den Betrieb von Flugplätzen.

(3) Zum Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen werden für

1. Flughäfen,
2. Landeplätze, an denen mehr als 5.000 Starts motorgetriebener Luftfahrzeuge in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Prognosejahrs stattfinden,
3. militärische Flugplätze mit Strahlflugzeugbetrieb,
4. sonstige militärische Flugplätze, an denen mehr als 5.000 Starts motorgetriebener Luftfahrzeuge in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Prognosejahrs stattfinden, und
5. Luft/Boden-Schießplätze

Lärmschutzbereiche festgesetzt. Wenn der Schutz der Allgemeinheit es erfordert, sollen auch für andere Flugplätze Lärmschutzbereiche festgesetzt werden. Lärmschutzbereiche werden auch für geplante Flugplätze im Sinne des Satzes 3 Nr. 1 bis 4 festgesetzt, wenn die Genehmigung für die Anlegung des Flugplatzes nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes erteilt ist. Für neue Luft/Boden-Schießplätze werden Lärmschutzbereiche festgesetzt, wenn

der Betrieb aufgenommen wird.

§ 1 a neu (§ 2 LAI)

Begriffsbestimmungen

(1) Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Immissionen im Sinne dieses Gesetzes sind auf Menschen und Tiere sowie auf Kultur- und Sachgüter einwirkende Geräusche.

§ 1 b neu (§ 3 LAI)

Pflichten der Betreiber von Flugplätzen

(1) Flugplätze sind so zu errichten und zu betreiben, daß

1. schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und
2. nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

(2) Der Flugbetrieb ist so zu gestalten, daß die Anzahl der Betroffenen und Zahl und Umfang schutzwürdiger Gebiete und Einrichtungen so gering wie möglich gehalten werden.

(3) Weitergehende öffentlich-rechtliche Vorschriften bleiben unberührt.

§ 2 (RE)

Umfang des Lärmschutzbereichs

(1) Der Lärmschutzbereich umfaßt das Gebiet der in den nachfolgenden Absätzen genannten Schutzzonen außerhalb des Geländes von Einrichtungen im Sinne des § 1 Satz 3 Nr. 1 bis 5.

(2) Schutzzonen sind jeweils diejenigen Gebiete, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel L_{Aeq} die nachfolgend genannten Werte übersteigt; Nacht-Schutzzonen sind auch die Gebiete, in denen im Fall der Nr.1 und 2 fluglärmbedingte Maximalpegel von 55 dB(A) in Innenräumen, im Fall der Nr. 3 von 52 dB(A) während der Nacht regelmäßig überschritten werden (Anlage zu § 3):

1. für bestehende Flughäfen und für bestehende Landeplätze im Sinne des § 1 Satz1 Nr.1 und 2:

Schutzzone1	$L_{Aeq Tag}$	= 65 dB(A)
Schutzzone2	$L_{Aeq Tag}$	= 60 dB(A)
Schutzzone3	$L_{Aeq Tag}$	= 55 dB(A)
Nacht-Schutzzone	$L_{Aeq Nacht}$	= 45 dB(A)

2. für bestehende militärische Flugplätze im Sinne des § 1 Satz 3 Nr.3 und 4 und für bestehende Luft/Boden-Schießplätze

a) bis zum 31. Dezember 2009:

Schutzzone1	$L_{Aeq Tag}$	= 68 dB(A)
-------------	---------------	------------

Schutzzone2	$L_{Aeq\ Tag}$	= 63 dB(A)
Schutzzone3	$L_{Aeq\ Tag}$	= 58 dB(A)
Nacht-Schutzzone	$L_{Aeq\ Nacht}$	= 48 dB(A)

b) ab dem 01. Januar 2010

Schutzzone1	$L_{Aeq\ Tag}$	= 65 dB(A)
Schutzzone2	$L_{Aeq\ Tag}$	= 60 dB(A)
Schutzzone3	$L_{Aeq\ Tag}$	= 55 dB(A)
Nacht-Schutzzone	$L_{Aeq\ Nacht}$	= 45 dB(A)

3. für den Neubau von Einrichtungen im Sinne des § 1 Satz 3 Nr.1 bis 5 oder nach einer wesentlichen baulichen Erweiterung bestehender Einrichtungen im Sinne des § 1 Satz 3 Nr.1 bis 5:

Schutzzone1	$L_{Aeq\ Tag}$	= 60 dB(A)
Schutzzone2	$L_{Aeq\ Tag}$	= 55 dB(A)
Schutzzone3	$L_{Aeq\ Tag}$	= 52 dB(A)
Nacht-Schutzzone	$L_{Aeq\ Nacht}$	= 42 dB(A).

Die bauliche Erweiterung einer Einrichtung im Sinne des § 1 Satz 3 Nr.1 bis 5 ist wesentlich, wenn sie zu einer Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen um mehr als 25% oder zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels an der Grenze der Schutzzonen 2 oder 3 oder der Nacht-Schutzzone um mindestens 3 dB(A) führt. Der Bau einer Start- oder Landebahn an einem Flugplatz im Sinne des § 1 Satz 3 Nr.1 bis 4 stellt eine wesentliche bauliche Erweiterung dar.

- (3) Spätestens nach Ablauf von jeweils zehn Jahren seit Inkrafttreten dieses Gesetzes sind die in Absatz 2 genannten Werte unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik zu überprüfen.

§ 3 (RE u. LAI)

Ermittlung der Lärmbelastung

(1) Der Lärmschutzbereich wird unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebes auf der Grundlage des zu erwartenden Ausbaus des Flugplatzes nach der Anlage zu diesem Gesetz ermittelt. Hierbei wird die Fluglärmbelastung getrennt für die Betriebsrichtungen mit je 100 % der Bewegungen bestimmt, maßgeblich ist der höhere Wert.

(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 14) durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Vorschriften für die Datenerfassung, für die dazu erforderlichen Auskünfte der nach § 11 Verpflichteten und die Berechnung des Lärmschutzbereichs gemäß Absatz 1 insbesondere zur Sicherung eines einheitlichen Vollzugs zu erlassen.

§ 4 (RE)

Festsetzung des Lärmschutzbereichs

(1) Der Lärmschutzbereich wird von der nach Landesrecht zuständigen Behörde durch Rechtsverordnung festgesetzt. Karten und Pläne, die Bestandteile der Rechtsverordnung sind, können dadurch verkündet werden, daß sie bei einer Amtsstelle zu jedermanns Einsicht archivmäßig gesichert niedergelegt werden. In der Rechtsverordnung ist hierauf hinzuweisen.

(2) Der Lärmschutzbereich ist neu festzusetzen, wenn eine Änderung im Betrieb der Einrichtung im Sinne des § 1 Satz 3 Nr. 1 bis 5 zu einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung in der Umgebung der Einrichtung führen wird. Eine Veränderung der Lärmbelastung ist insbesondere dann als wesentlich anzusehen, wenn sich die Zahl der Flugbewegungen um mehr als 25% erhöht oder wenn sich der äquivalente Dauerschallpegel an der Grenze der Schutzzone 2 oder der Nacht-Schutzzone um mindestens 3 dB(A) ändert.

(3) Spätestens nach Ablauf von zehn Jahren seit Festsetzung des Lärmschutzbereichs ist zu prüfen, ob sich die Lärmbelastung wesentlich verändert hat oder innerhalb der nächsten zehn Jahren voraussichtlich wesentlich verändern wird. Die Prüfung ist in Abständen von zehn Jahren zu wiederholen, sofern nicht besondere Umstände eine frühere Prüfung erforderlich machen. Bei der Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs nach Absatz 2 sind für die Einrichtungen im Sinne des § 1 Satz 3 Nr.1 bis 5, für die die Werte nach § 2 Abs.2 Satz 1 Nr.3 anzuwenden waren, diese Werte weiterhin maßgebend.

(4) Der Lärmschutzbereich ist neu festzusetzen bei der wesentlichen baulichen Erweiterung (§ 2 Abs. 2 Satz 2 und 3) einer Einrichtung im Sinne des § 1 Satz 3 Nr. 1 bis 5.

(5) Die bei der Festsetzung der Lärmschutzbereiche entstandenen Kosten sind vom jeweiligen Flugplatzhalter zu tragen.

§ 5 (§ 7LAI statt § 5 RE)

Nutzungsbeschränkungen

(1) In der Schutzzone 1 dürfen keine neuen Flächen und Gebiete für Wohnnutzungen und /oder ähnlich schutzbedürftige Einrichtungen geplant werden.

(2) In der Schutzzone 1 dürfen Wohnungen nicht errichtet werden.

(3) In der Schutzzone 2 und der Nacht-Schutzzone dürfen Wohnungen nur errichtet werden sofern sie den nach § 7 festgesetzten Schallschutzanforderungen genügen.

(4) In den Schutzzonen 1 und 2 und in der Nacht-Schutzzone dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann Ausnahmen im Einvernehmen mit der Immissionsschutzbehörde zulassen, wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist.

(5) In der Schutzzone 3 und der Nacht-Schutzzone sollen keine neuen Flächen und Gebiete für Wohnnutzungen oder schutzbedürftige Einrichtungen geplant werden. Die Ausweisung von Flächen und Gebieten für Wohnnutzungen sollte ausnahmsweise und nur in geringfügigem Umfang und zur Abrundung vorhandener Wohngebiete im Einvernehmen mit der Immissionsschutzbehörde zugelassen werden, wenn die weitere bauliche Entwicklung der Kommune nur innerhalb dieser Schutzzonen möglich ist und ausreichende Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.

(6) Absatz 2 gilt, sofern Baurechte nach Abs.8 und Abs.9 nicht eingeschränkt werden, nicht für Wohnungen, deren Errichtung im Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereichs auf Grund eines Bebauungsplans oder innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile nach § 34 des Baugesetzbuchs zulässig ist, auch wenn die im Zusammenhang bebauten Ortsteile in den Geltungsbereich eines Bebauungsplans einbezogen werden. Absatz 2 gilt ferner nicht für die Errichtung von

1. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen von Betrieben oder öffentlichen Einrichtungen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
2. Wohnungen, die nach § 35 Abs. 1 des Baugesetzbuchs im Außenbereich zulässig sind,
3. Wohnungen und Gemeinschaftsunterkünften für Angehörige der Bundeswehr und der auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Streitkräfte.

(7) Wird die Entwicklung der jeweiligen Gemeinde durch die Auswirkungen des Fluglärms stark beeinträchtigt und sind Ausweisungen von Bauflächen aus Immissionsschutzgründen nicht zu vertreten, ist ein regionalplanerischer Ausgleich und ein Ausgleich durch den Flughafenhalter vorzusehen. Die für die Regionalplanung oder Landesplanung zuständige Stelle kann Planungen untersagen und planerische Maßnahmen oder Ausgleichsmaßnahmen vorsehen.

(8) Noch nicht ausgeübte, vorhandene und potentielle Baurechte können in allen Schutzzonen aufgrund eines regionalplanerisch oder landesplanerisch definierten öffentlichen Interesses eingeschränkt werden. Die die Inhaltsbestimmung des Eigentums überschreitenden Eingriffe in Baurechte sind durch den Flughafenhalter zu entschädigen.

(9) Innerhalb eines Zeitraumes von vier Jahren haben die Träger der Landes- oder Regionalplanung mit Beteiligung der Gemeinden, der Immissionsschutzbehörden und des Flughafenhalters die Grundstücksflächen zu benennen, deren Baurechte eingeschränkt werden sollen und finanzielle Ausgleichsvorschläge zu unterbreiten. Bis zu diesem Zeitpunkt unterliegt die bauliche Entwicklung der Bauflächen in den Schutzzonen einer Veränderungssperre. Die Festsetzung der Lärmschutzbereiche ist Voraussetzung für den Eintritt der Veränderungssperre.

(10) Absatz 2 gilt nicht für bauliche Anlagen, für die vor Festsetzung des Lärmschutzbereichs eine Baugenehmigung erteilt worden ist.

(11) Der Flugplatzhalter hat im Einvernehmen mit den Gemeinden Umsiedlungen in den Bereichen anzubieten, in denen der LAeq 65 dB(A) überschreitet oder in denen täglich über 100 Flugbewegungen mit einem NAT 70 Lärmbelastungen hervorrufen.

§ 6 (RE und neu)

Sonstige Beschränkungen der baulichen Nutzung

(1) Die nach § 5 Abs. 4 Satz 2 und Abs. 6 zulässigen baulichen Anlagen sowie Wohnungen dürfen in der Schutzzone 2 und in der Nachtschutzzone nur errichtet werden, sofern sie den nach § 7 festgesetzten Schallschutzanforderungen genügen.

§ 7 (RE)

Schallschutz

(1) Die Bundesregierung wird ermächtigt nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 14), durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Schallschutzanforderungen einschließlich Anforderungen an Belüftungseinrichtungen unter Beachtung des Standes der Schallschutztechnik im Hochbau festzusetzen, denen die baulichen Anlagen zum Schutz ihrer Bewohner vor Fluglärm in dem Fall des § 6 genügen müssen.

(2) Bei der Auftragsvergabe für die Schallschutzmaßnahmen ist vorzuschreiben, daß die eingebauten Schallschutzeinrichtungen auf ihre Wirksamkeit durch Messung der Schalldifferenz innen/außen und der maximalen Innenpegel zu überprüfen sind. Bei Nichterreichen der Schutzziele hat der Flugplatzhalter für eine erfolgreiche Nachbesserung Sorge zu tragen.

§ 8

Entschädigung bei Bauverboten

(1) Wird durch eine Nutzungsbeschränkung nach § 5 Abs. 2 oder Absatz 4 Satz 1 oder Abs.8 und 9 die bisher zulässige bauliche Nutzung in unvertretbarer Weise eingeschränkt oder aufgehoben und tritt dadurch eine nicht nur unwesentliche Wertminderung des

Grundstücks ein, so kann der Eigentümer insoweit eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. Der Eigentümer kann ferner eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen, soweit durch das Bauverbot Aufwendungen für Vorbereitungen zur baulichen Nutzung des Grundstücks an Wert verlieren, die der Eigentümer im Vertrauen auf den Bestand der bisher zulässigen baulichen Nutzung gemacht hat.

(2) Die Vorschriften des § 93 Abs. 2, 3 und 4 des § 95 Abs. 1, 2 und 4, der §§ 96, 97, 98 und 99 Abs. 1 des Baugesetzbuchs sowie die Vorschriften der §§ 17, 18 Abs. 1, 2 Satz 1, Abs. 3 und der §§ 19 bis 25 des Schutzbereichsgesetzes vom 7. Dezember 1956 (Bundesgesetzbl. I S. 899), zuletzt geändert durch das Einführungsgesetz zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (Bundesgesetzbl. I S. 503) sind sinngemäß anzuwenden.

§ 9 (RE)

Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, Entschädigung für Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs

(1) Dem Eigentümer eines in der Schutzzone 1 gelegenen Grundstücks, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs Einrichtungen nach § 5 Abs. 4 Satz 1 oder Wohnungen errichtet sind oder auf dem die Errichtung von baulichen Anlagen nach § 5 Abs. 10 zulässig ist, werden auf Antrag Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe der Absätze 3 und 4 und des § 10 erstattet. Stehen das Gebäude oder Teile des Gebäudes im Eigentum eines Erbbauberechtigten oder eines Wohnungseigentümers, so tritt dieser an die Stelle des Eigentümers des Grundstücks. Der Anspruch kann nur innerhalb einer Frist von fünf Jahren nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs geltend gemacht werden. Bei Lärmschutzbereichen, die nach § 1 Abs. 3 Satz 3 festgesetzt werden, kann der Anspruch auf Erstattung erst vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Flugplatzes an geltend gemacht werden.

(2) Dem Eigentümer eines in der Nacht-Schutzzone gelegenen Grundstücks, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs Einrichtungen nach § 5 Abs. 4 Satz 1 oder Wohnungen errichtet sind oder auf dem die Errichtung von baulichen Anlagen nach § 5 Abs. 10 zulässig ist, werden auf Antrag für Räume, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen einschließlich des Einbaus von Belüftungseinrichtungen nach Maßgabe der Absätze 3 und 4 und des § 10 erstattet. Absatz 1 Satz 2 bis 4 gelten entsprechend.

(3) Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen bei Wohnungen oder Wohnraum im Sinne des § 3 des Siebenten Bundesmietengesetzes vom 18. Juni 1970 (Bundesgesetzbl. I S. 786) werden nicht erstattet.

(4) Die Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen werden nur erstattet, soweit sich die Maßnahmen im Rahmen der nach § 7 erlassenen Rechtsverordnung halten.

(5) Die Bundesregierung wird ermächtigt, nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 14) durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates den Höchstbetrag zur Erstattung der Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen festzusetzen.

(6) Beim Neubau von Einrichtungen im Sinne von § 1 Satz 3 Nr.1 bis 5 oder nach der wesentlichen baulichen Erweiterung (§ 2 Abs. 2 Satz 2 und 3) bestehender Einrichtungen im Sinne von § 1 Satz 3 Nr.1 bis 5 kann der Eigentümer eines in der Schutzzone 1 gelegenen Grundstücks, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs Einrichtungen nach § 5 Abs. 4 Satz 1 oder Wohnungen errichtet sind oder auf dem die Errichtung von baulichen Anlagen nach § 5 Abs. 10 zulässig ist, eine angemessene Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in Geld nach Maßgabe der nach Absatz 8 erlassenen Rechtsverordnung verlangen.

(7) Bei einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung durch eine dauerhafte Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen um 25% sind Eigentümern eines in der Schutzzone 2 gelegenen Grundstücks, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs Einrichtungen nach § 5 Abs.4 Satz 1 oder Wohnungen errichtet sind oder nach § 5 Abs.10 zulässig

sind, notwendige Aufwendungen für den Schallschutz zu erstatten.

(8) Bei einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung durch eine dauerhafte Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen um 25 % sind Eigentümern, deren Außenwohnbereiche beeinträchtigt werden, auch in der Tagesschutzzone 2 bei neu geplanten oder wesentlich geänderten Flughäfen und bei bestehenden Flughäfen auch in der Tagesschutzzone 1 angemessene Entschädigungen zu gewähren. Bei der Bemessung der Entschädigung kann die Belastung in Tagesrandzeiten besonders berücksichtigt werden.

(9) Der Anspruch auf Entschädigung nach Absatz 6 kann nur innerhalb einer Frist von fünf Jahren nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs geltend gemacht werden. Bei Lärmschutzbereichen, die nach § 1 Satz 3 festgesetzt werden, kann der Anspruch auf Erstattung erst vom Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Einrichtung im Sinne von § 1 Satz 3 Nr. 1 bis 5 geltend gemacht werden.

(10) Die Bundesregierung wird ermächtigt nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 14), durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Entschädigungsregelung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in der Schutzzone 1 zu erlassen.

§ 11 (RE)

Auskunft

(1) Der Betreiber einer Einrichtung im Sinne des § 1 Satz 3 Nr.1 bis 5 und die für die Flugsicherung zuständige Stelle sind verpflichtet, der zuständigen obersten Landesbehörde die zur Ermittlung des Lärmschutzbereichs nach § 3 erforderlichen Auskünfte gemäß § 3 Abs. 5 zu erteilen sowie Unterlagen und Pläne vorzulegen.

(2) Der zur Erteilung einer Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafrechtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

(3) Die nach Absatz 1 erlangten Kenntnisse und Unterlagen sind §§ 93, 97, 105 Abs. 1, § 111 Abs. 5 in Verbindung mit § 105 Abs. 1 sowie § 116 Abs. 1 der Abgabenordnung nicht anzuwenden. Dies gilt nicht, soweit die Finanzbehörden die Kenntnisse für die Durchführung eines Verfahrens wegen einer Steuerstraftat sowie eines damit zusammenhängenden Besteuerungsverfahrens benötigen, an deren Verfolgung ein zwingendes öffentliches Interesse besteht, oder soweit es sich um vorsätzlich falsche Angaben des Auskunftspflichtigen oder der für ihn tätigen Personen handelt.

(4) Die Verpflichteten tragen die Kosten für die Arbeiten bzw. Auskünfte nach Abs. 1 und 2.

§ 12 (RE)

Zahlungspflichtiger

(1) Zur Zahlung der Entschädigung nach § 8, zur Erstattung der Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nach § 9 Abs. 1 und 2, zur Erstattung der Aufwendungen für Belüftungseinrichtungen nach § 9 Abs. 2 und der Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs nach § 9 Abs. 6 ist der Flugplatzhalter verpflichtet.

(2) Soweit die auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Streitkräfte Flugplätze im Bundesgebiet benutzen und ein Entsendestaat als Flugplatzhalter zahlungspflichtig ist, steht die Bundesrepublik für die Erfüllung der Zahlungspflicht ein. Rechtsstreitigkeiten wegen der Zahlung einer Entschädigung oder der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen werden von der Bundesrepublik Deutschland im eigenen Namen für den Entsendestaat geführt, gegen den sich der Anspruch richtet.

Der bisherige § 16 erhält die Nummer 13.

§ 14 (RE)**Anhörung beteiligter Kreise**

Soweit Ermächtigungen zum Erlaß von Rechtsverordnungen die Anhörung der beteiligten Kreise vorschreiben, ist ein jeweils auszuwählender Kreis von Vertretern der Wissenschaft, der Technik, der Flugplatzunternehmen, der Luftfahrtunternehmen, der kommunalen Spitzenverbände, der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, der Kommission nach § 32 b des Luftverkehrsgesetzes vom 27. März 1999 (BGBl. IS. 550) und der für die Luftfahrt und den Immissionsschutz zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.

Hinter § 14 wird folgender § 15 angeführt:

§ 15 (RE)**Fortgeltung von Vorschriften**

Bis zum Inkrafttreten von entsprechenden Rechtsverordnungen nach diesem Gesetz gelten die im Anhang aufgeführten Rechtsverordnungen fort. Für die darin festgesetzten Lärmschutzbereiche gelten die Bestimmungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl. IS. 282), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. September 1990 (BGBl. IS: 2106), fort.

Anhang zu § 15 wie im RE

Der bisherige § 18 entfällt.

Anlage zu § 3 (RE)

Der äquivalente Dauerschallpegel für die Schutzzonen 1 bis 3 wird nach Gleichung (1) und für die Nacht-Schutzzone nach Gleichung (2) ermittelt:

(Gleichung 1) (Integrationsformel)

(Gleichung 2) (Integrationsformel)

(Legende)

Die Dauerschallpegel werden getrennt für die Betriebsrichtungen mit je 100 % der Bewegungen bestimmt, maßgeblich ist der höhere Wert.

Zusätzlich wird auf der Grundlage der nach § 3 Abs. 2 und 3 erlassenen Rechtsverordnung für die Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) die Kontur gleicher Pegelhäufigkeit für das Häufigkeits-Maximalpegelkriterium durchschnittlich viermal 55 dB(A) pro Nacht im Fall des § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 und 2, im Fall des § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 durchschnittlich viermal 52 dB (A), pro Nacht unter Berücksichtigung eines Pegelunterschiedes zwischen außen und innen von 10 dB(A) ermittelt. Die Nacht-Schutzzone bestimmt sich als Umhüllende dieser Kontur und im Fall des § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 und 2 der 45 dB(A)-Kontur, im Fall des § 2 Abs. 2 Satz 1 Nr.3 der 42 dB(A) -Kontur gleichen äquivalenten Dauerschallpegels während der Beurteilungszeit T nachts ($L_{Aeq\text{ Nacht}}$).

Berücksichtigung des unterschiedlichen Charakters von Landeplätzen entsprechend LAI Vorschlag (Anlage zu § 5 LAI):

Anlage zu § 5 (LAI)

(1) Die Beurteilungspegel $L_{r,Tag}$ und $L_{r,Nacht}$ errechnen sich getrennt für Tag und Nacht aus:

$$L_{r,Tag} = L_{Aeq(3),Tag} + K + P \quad (1)$$

$$L_{r,Nacht} = L_{Aeq(3),Nacht} + K + P \quad (2)$$

K Korrekturwert je nach Art des Flugplatzes: K

- Flughäfen	0 dB(A)
- Landeplätze	+ 5 dB(A)
- militärische Flugplätze	- 3 dB(A)
- Luft/Boden-Schießplätze	- 3 dB(A)

P Korrekturwert für Neubau von Flugplätzen,
für die der voraussehbare Flugbetrieb auf
der Grundlage des zu erwartenden Endausbaus
nicht ermittelt werden kann: + 5 dB(A)

Im Zuständigkeitskatalog und in den jeweiligen gesetzlichen Regelungen sind die entsprechenden Ergänzungen vorzunehmen. (§ 31 LuftVG ff)

Artikel 2 (RE)

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz (Luft VG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S: 550) wird wie folgt geändert:

§ 6 LuftVG Abs. 6 neu:

Die Betriebsgenehmigung setzt den grundsätzlichen Rahmen für den Flugbetrieb und berücksichtigt die Verkehrsbedeutung des Flughafens.

Die örtliche Steuerung des Flugbetriebes kann auch durch immissionsschutzrechtliche Regelungen nach § 29 Abs.1 Satz 4 erfolgen. Die Betriebsgenehmigung wird dadurch näher bestimmt und ergänzt.

Die Landesluftfahrtbehörde entscheidet, ob ein Genehmigungsverfahren nach Abs. 5 durchzuführen ist, eine Anpassung der Betriebsgenehmigung vorzunehmen ist oder ob allein eine Ergänzung vorliegt.

1. § 10 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Nr. 1 Satz 2 wird hinter den Wörtern "der Gemeinden" das Wort "und" durch ein Komma ersetzt, hinter den Wörtern "die übrigen Beteiligten" werden die Wörter "der Bundesvereinigung gegen Fluglärm" eingefügt.

b) In Absatz 2 Nr. 3 Satz 3 werden hinter den Wörtern "für die Äußerungen" die Wörter "der Bundesvereinigung gegen Fluglärm" eingefügt.

c) Hinter Absatz 5 werden folgende neuen Absätze 6 bis 9 eingefügt:

(6) Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm und die nach § 29 Abs. 1 des Bundesnaturschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. September 1998 (BGBl. IS:

2994) anerkannten Verbände können, ohne in ihren Rechten verletzt zu sein, Rechtsbehelfe nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung gegen Planfeststellungsbeschlüsse oder an deren Stelle tretende Plangenehmigungen über Vorhaben einlegen, die Auswirkungen auf den Schutz vor Fluglärm haben können. Satz 1 gilt nicht, wenn ein dort genannter Verwaltungsakt auf Grund einer Entscheidung in einem verwaltungsgerichtlichen Streitverfahren erlassen worden ist.

(7) Hat die Bundesvereinigung gegen Fluglärm oder ein Verband im Sinne von Absatz 6 im Verwaltungsverfahren Gelegenheit zur Äußerung gehabt, ist er im Verfahren über den Rechtsbehelf mit allen Einwendungen ausgeschlossen, die er im Verwaltungsverfahren nicht geltend gemacht hat, aber auf Grund der ihm überlassenen oder von ihm eingesehenen Unterlagen zum Gegenstand seiner Äußerungen hätte machen können.

(8) Der Absatz 6 gilt entsprechend, wenn rechtswidrig an die Stelle der dort genannten Verwaltungsakte andere Verwaltungsakte gesetzt worden sind, für die eine Mitwirkung der vorgenannten Verbände nicht vorgesehen ist, oder wenn rechtswidrig von der Durchführung eines Verwaltungsverfahrens abgesehen worden ist.

(9) Ist der Verwaltungsakt oder der Widerspruchbescheid der Bundesvereinigung gegen Fluglärm oder einem Verband im Sinne von Absatz 6 nicht bekannt gegeben worden, müssen Widerspruch oder Klage binnen eines Jahres erhoben werden, nachdem die Bundesvereinigung gegen Fluglärm oder der Verband von dem Verwaltungsakt oder dem Widerspruchbescheid Kenntnis erlangt hat oder nachdem von dem Verwaltungsakt oder dem Widerspruchbescheid Gebrauch gemacht worden ist.

d) Die bisherigen Absätze 6, 7 und 8 werden Absätze 10, 11 und 12.

2. § 19 a wird wie folgt geändert:

a) Die Wörter "Verkehrsflughafens ,der dem Fluglinienverkehr angeschlossen ist" werden ersetzt durch die Wörter "zivilen Flugplatzes, für den ein Lärmschutzbereich nach dem Fluglärmgesetz vom(BGBL IS....) festgesetzt ist", das Wort "Flughafen wird ersetzt durch das Wort "Flugplatz".

b) In Satz 2 werden hinter dem Wort "mitzuteilen" die Wörter "und regelmäßig zu veröffentlichen" angefügt.

c) Es wird ein neuer Absatz 2 eingefügt:

"(2) Fluglärmmeßstellen sind von den Immissionsschutzbehörden des Landes zu betreuen. Die finanziellen Aufwendungen sind vom Flugplatzhalter zu tragen.

3. § 27 a Abs. 2 Satz 3 neu

Der Koordinierungseckwert wird auf der Grundlage der Betriebsgenehmigung und immissionsschutzrechtlicher Regelungen nach § 29 erarbeitet.

4. Der § 29 b wird wie folgt geändert:

a) Abs.1 nach dem Satz 2:

"Auf die Nachruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen."

folgt Satz 3:

„Sofern die Siedlungsnähe es erfordert, können bei allen Flughäfen unabhängig von der Verkehrsbedeutung des jeweiligen Flughafens Nachtflüge eingeschränkt oder untersagt werden.“

b) Nach Absatz 2 wird ein neuer Absatz 3 eingefügt:

"(3) Die zu beachtenden Kriterien werden in einer Rechtsverordnung nach § 32 Abs. Ziffer 15 festgelegt."

4. § 29 Abs. 1 Satz 4 lautet:

"Sofern die Siedlungsnähe und die Umweltkapazität des Flughafens es erfordert, können Flugbewegungen aus immissionsschutzrechtlichen Gründen zeitlich eingeschränkt oder gesteuert werden. Immissionsschutzrechtliche Regelungen können sowohl im Rahmen der Betriebsgenehmigung und im Rahmen örtlicher Regelungen des Fluglärmbbeauftragten, der Flugsicherung oder der örtlich zuständigen Luftaufsicht als auch im Rahmen der Festlegung von Flugrouten getroffen werden. Ein Einvernehmen mit der Flugsicherung oder der Landesluftfahrtbehörde ist erforderlich."

5. Als § 29 Abs. 2 Satz 2 wird eingefügt:

"Die zuständige Landesbehörde kann einen Fluglärmbbeauftragten mit Aufgaben nach § 29 Abs. 1 beauftragen. Er ist befugt, Maßnahmen zu treffen, die eine Minimierung des Fluglärms (z.B. lärmminimierte Flugverfahren, Durchsetzung von lärmabhängigen Gebühren, Steuerung des Betriebes) bewirken. Bei der Festlegung von Maßnahmen sind die Immissionsschutzbehörden und die Fluglärnkommision zu beteiligen. Mit der Flugsicherung ist Einvernehmen zu erzielen."

3. § 32 b wird wie folgt geändert:

a) In Abs.2 Ziffer 4:

Nach "die Genehmigung von Flugplätzen" einfügen: "und die Festlegung örtlicher, immissionsschutzrechtlicher Regelungen"

b) In Abs. 2 Ziffer 14 neu:

"die unverzügliche Information des Flugplatzkoordinators über örtliche, immissionsschutzrechtliche Regelungen und geänderte Verfahren für Flugrouten"

3. In § 32 Abs. 1 wird am Ende des Satzes 3 der Punkt durch ein Semikolon ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

Rechtsverordnungen nach den Nummern 1, 3, 15, 16 und 18 werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erlassen, soweit sie auch dem Schutz vor Fluglärm dienen.

4. In § 32 a Abs. 1 Satz 3 werden hinter den Worten "obersten Landesbehörden" die Worte "und des Umweltbundesamtes" eingefügt.**5. § 32 b wird wie folgt geändert:**

a) In Abs. 1 Satz 1 wird das Wort "Verkehrsflughafen" durch die Wörter "Flugplatz und Luft/Boden-Schießplatz" ersetzt, die Wörter "Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm" werden durch die Wörter "Fluglärmggesetz vom(BGBl. IS.....)" ersetzt, das Wort "festzusetzen" wird durch das Wort "festgesetzt" ersetzt.

b) In Abs.1 Satz 2 werden hinter dem Wort "Flugplatzes" die Wörter "oder eines Luft/Boden-Schießplatzes" eingefügt.

c) In Abs. 4 wird Satz 3 gestrichen.

6. Nach § 32 c LuftVG wird folgender § 32 d eingefügt:

§ 32 d

Fluglärmschutzbeauftragter

Die Genehmigungsbehörde bestellt im Einvernehmen mit der Immissionsschutzbehörde für jeden zivilen Flugplatz, für den ein Lärmschutzbereich nach dem Fluglärmgesetz von..... (BGBl. I S. ..) festgesetzt ist, einen Fluglärmschutzbeauftragten zur Wahrnehmung von Aufgaben der Fluglärmbekämpfung im Rahmen der Luftaufsicht. Der Fluglärmschutzbeauftragte berät den Unternehmer des Flugplatzes, die für die Flugsicherung zuständige Stelle, die Luftfahrtunternehmen und die Luftfahrzeugführer in Angelegenheiten, die für den Schutz vor Fluglärm bedeutsam sein können, und wirkt auf die Entwicklung und Einführung lärmarmen Betriebsweisen hin. Er hat den zuständigen Behörden in regelmäßigen Zeitabständen Bericht zu erstatten sowie den von Fluglärm betroffenen Anwohnern Auskünfte zu erteilen.

Artikel 3

Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) wird wie folgt geändert:

In § 27a Abs. 2 wird hinter Satz 1 folgender Satz eingefügt:

"Rechtsverordnungen nach Satz 1, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, werden im Einvernehmen mit dem Umweltbundesamt erlassen."

Anstelle § 27 a Abs.2 Satz 1 treten:

„Die landesrechtlich für den Immissionsschutz zuständige Behörde legt Flugrouten im Einvernehmen mit der Flugsicherung fest.

Die Festlegung erfolgt unter Beteiligung und Anhörung der Fluglärmkommission, des Fluglärmbeauftragten sowie den Gemeinden und der Landesluftfahrtbehörde. Um unzumutbaren Fluglärm zu vermeiden, kann eine Flugroute mit betrieblichen Auflagen und Bedingungen verbunden werden. Der Festlegung einer Flugroute kommt einer auf den engen örtlichen Bereich des Flughafens bezogene Konzentrationswirkung zu.“

Artikel 4

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf dem Artikel 3 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnung können auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigungen durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 5

Neufassung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm

Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit kann den Wortlaut des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der sich aus Artikel 1 dieses Gesetzes ergebenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen. Im Rahmen der Neubekanntmachung können offensichtliche Unrichtigkeiten des Wortlautes berichtigt und der Vorschriftentext auf die neue Rechtschreibung umgestellt werden.

Artikel 6

Vorkaufsrechte der Gemeinde

Ergänzung des § 24 BauGB Abs.1 Ziffer 7 neu:

„in den festgesetzten Lärmschutzbereichen nach dem Fluglärmgesetz“

Artikel 7

Inkrafttreten

Diese Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Anhang 1

Festlegung von Flugrouten und immissionsschutzrechtliche Betriebsregelungen

1. Grundlage der Festlegung

Grundlage für die Festlegung von neuen oder wesentlich geänderten Flugrouten ist ein Schallimmissionsplan, aus dem die unterschiedlichen Schallquellen (Flugzeuge im An- oder Abflug, Sicht oder Instrumentenanflug, CDA - Anflug etc.) hervorgehen.

Es wird empfohlen, ein Fluglärmsimulationsprogramm mit dreidimensionalem Aufbau zu verwenden oder durch eine exakte Anordnung von Meßstellen Lärmimmissionen fortlaufend zu messen.

Die Lage und Funktion der berührten Gebiete, Art und Bestand der Bebauungsstruktur und der Nutzungen sind derart zu erfassen, daß schutzbedürftige Gebiete und Einrichtungen erkennbar werden. (Aufgabe der jeweiligen Gemeinde)

In einem Konfliktplan sind Richtwertüberschreitungen - getrennt nach Beurteilungszeiträumen - zu erfassen.

Die Darstellung der Belastungssituation (Zahl der Bewegungen, Ruhepausen, lärmsensible Zeiträume und Dauerschallpegel) kann in dem Konfliktplan oder in dem Schallimmissionsplan vorgenommen werden. Die genaue Darstellung der Lärmbelastung ist die Grundlage für weitere Entscheidungen.

2. Flugrouten mit Konzentrationswirkung

Die Festlegung einer Flugroute beinhaltet eine Entscheidung über ihre räumliche Lage und die voraussichtliche Schallimmission für das betroffene Gebiet. Eine grundstücksscharfe Ermittlung der Belastung ist nicht erforderlich.

Eine Flugroute kann unter bestimmten betrieblichen Auflagen und Bedingungen festgelegt werden, sofern durch derartige aktive Maßnahmen die Immissionsschutzziele erreicht werden. Der Festlegung einer Flugroute kommt somit - ähnlich wie der Planfeststellung - eine auf den engen örtlichen Bereich des Flughafens bezogene Konzentrationswirkung zu.

2.1 Steuerung des Flugbetriebes

Die besondere Steuerung des Flugbetriebes kann festgelegt werden. Hierzu zählt die Kontrolle und Überwachung der Flugverfahren und die Einhaltung der Flugrouten. Technische Vorkehrungen (GPS-System, FMS-System, Lärmtore etc.) können aufgrund örtlicher immissionsschutzrechtlicher Anforderungen bestimmt werden. Besonders lärmintensive Flugzeuge können in bestimmten Zeiträumen vom Flugbetrieb ausgeschlossen werden oder durch Gebührenregelungen auf bestimmte Zeiten orientiert werden.

2.2 Flugbetriebsregelungen im Interesse des Immissionsschutzes

Die Immissionsschutzbehörde kann im Einvernehmen mit der Flugsicherung und unter Beteiligung der Luftfahrtbehörde Zeiträume festlegen, in denen Zahl und Art lärmintensiver Flüge eingeschränkt werden können.

Die ausnahmsweise Zulassung von Flugbewegungen in diesen Zeiträumen obliegt der Immissionsschutzbehörde.

Die Immissionsschutzbehörde kann bei Flughafensystemen eine Verteilung der Flugzeuge auf zu bestimmende Flughäfen und grundsätzlich auch auf bestimmte Start- und Landebahnen vorsehen, um Lärmbelastungen zu minimieren.

2.3 Schutzmaßnahmen

Zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen sind Maßnahmen und Vorkehrungen oder Schutzmaßnahmen aktiver oder passiver Art vorzusehen. Sind Schutzmaßnahmen untunlich oder unvereinbar und sind Einschränkungen der Gesundheit nicht zu befürchten, sind angemessene Entschädigungen festzulegen.

Schutzmaßnahmen passiver Art sowie Entschädigungen sind zu beantragen und in einem selbstständigen Verfahren zu entscheiden.

3. Verfahren

Durch Verwaltungsakt der Immissionsschutzbehörde werden neue Flugrouten sowie wesentlich geänderte und wesentlich stärker belastete Flugrouten festgelegt.

Die Festlegung erfolgt im Einvernehmen mit der Flugsicherung unter Beteiligung und Anhörung der Fluglärmkommission (FLK) und des Fluglärmbeauftragten (FLB) - sowie der Landesluftfahrtbehörde und der Gemeinden.

Zwingende materielle Voraussetzung für die Festlegung einer Flugroute ist das Vorliegen eines Schallimmissionsplanes, eines

Gebietsplanes und eines Konfliktplanes.

Zwingende förmliche Voraussetzung ist die öffentliche Auslegung der Planunterlagen zur öffentlichen Einsichtnahme.

Mängel bei der Abwägung sind nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind. (§ 75 Abs.1a VwVfG)

Ansprüche auf Schutzmaßnahmen aktiver oder passiver Art oder Entschädigungen, die durch die Festlegung einer Flugroute ausgelöst werden, sind zu beantragen und in einem selbstständigen Verfahren zu entscheiden.

Keiner Öffentlichkeitsbeteiligung und keiner Festlegung in dem o.a. Verfahren bedürfen:

- 1. die geringfügige Änderung vorhandener Flugrouten.**
- 2. Konzentration von Flugbewegungen auf vorhandenen Flugrouten, sofern Einschränkungen der Gesundheit nicht zu befürchten sind.**
- 3. Festlegungen von Flugrouten die wesentlich durch Flugsicherheitsaspekte vorgegeben werden.**
- 4. Flugverfahren innerhalb der zulässigen Korridorbreiten der Flugrouten.**

4. Lärmschutzbereiche

Lärmschutzbereiche werden durch Verwaltungsakt der Immissionsschutzbehörde festgelegt. Grundlage der Festsetzung sind festgelegte Flugrouten.

Bei einer Planfeststellung (Neubau und wesentliche Änderung) sind Flugrouten parallel festzulegen.

5. Siedlungsbeschränkungen

Die Festlegung von Flugrouten in dem angesprochenen Verfahren beinhaltet klare Handlungsoptionen für Region, Gemeinden und Betroffene. Damit ergibt sich für alle Beteiligte Rechtssicherheit.

Die Belastung der Gebiete ist eindeutig dargestellt und ist somit bei der Regional- und Bauleitplanung zu beachten.

Begründung für die Festlegung von Flugrouten

Voraussetzung für die Festlegung einer Flugroute ist die planerische

Erfassung der betroffenen Gebiete und ein Schallimmissionsplan sowie ein Konfliktplan. Durch die Beteiligung der Fluglärmkommission und eine öffentliche Auslegung der Unterlagen wird gewährleistet, daß der festlegenden Stelle alle Informationen vorliegen. Es ist deshalb nur bei erheblichen Abwägungsmängeln denkbar, daß eine Flugroute mit weniger belastender Wirkung möglich ist. Der Rechtsschutz sollte sich auf diese Fälle beschränken.

Begründung für die Ergänzung des § 29 LuftVG

Die Steuerung des Flugbetriebes kann und wird in unterschiedlicher Form vorgenommen.

Neben Nachtflugbeschränkungen sind Einschränkungen für laute Flugzeuge, lärmarme An- und Abflugverfahren und die Steuerung der Immissionslage durch die Auswahl der Start- und Landebahnen zu nennen.

Eine flexible Steuerung des Flugbetriebes macht eine immissionsschutzrechtliche Regelung erforderlich, die kurzfristig und ohne großen Verwaltungsaufwand umsetzbar wird.

Sie sind deshalb von den vor Ort Tätigen zu treffen.

Die immissionsschutzrechtlichen Regelungen ermöglichen die Steuerung des Flugbetriebes in den Tagesrandzeiten und können zu einer verstärkten Nutzung lärmarmen Flugzeuge führen. Einzelne Flughäfen, insbesondere der Frankfurter Flughafen, wollen die Zahl der Flugbewegungen mit lärmarmen Flugzeugen erhöhen.

Eine Einschränkung der europäisch gesicherten Verkehrsrechte bedarf eindeutiger Regelungen im nationalen Umweltschutzrecht. Die Aufnahme einer immissionsschutzrechtlichen Regelung in das Luftverkehrsgesetz ist deshalb zwingend erforderlich.

Begründung zu Nutzungsbeschränkungen § 5

Die oftmals vorherrschenden Konfliktlagen sind dadurch geprägt, daß vom Fluglärm betroffene Gemeinden und wirtschaftlich vorteilhaft gestellte Gemeinden nicht identisch sind. Ein regionalplanerischer oder landesplanerischer Ausgleich ist nicht vorgesehen.

Es erstaunt deshalb nicht, daß in der Vergangenheit nur in wenigen Fällen planerische Instrumente gegriffen haben, um Fehlentwicklungen zu vermeiden.

In vielen Fällen ist der unangenehme Eingriff in die Baurechte unterblieben, politisches Konfliktpotential im Ort ist vermieden worden, während sich die übergreifende Konfliktlage verschärft und sich die Zahl der Betroffenen, die gesundheitlichen Gefährdungen ausgesetzt sind, erhöht hat.

Für die flughafenfreundliche Siedlungsentwicklung sind die Region und die Kommunen verantwortlich. Sollte der Flughafen ein Interesse an der Verhinderung von zusätzlichen (noch nicht ausgeschöpften) Baurechten haben, so sollte er die Gemeinden oder die Region um Unterstützung ersuchen und sie gleichzeitig finanziell freistellen.

Je stärker eine Zusammenarbeit gefördert wird, desto stärker werden die Gemeinden motiviert sein, den ohnehin vorhandenen Siedlungsdruck in die richtigen Bahnen zu lenken und die weitere Entstehung von Baurechten auszuschließen.

Gesetzlich sind Grenzwerte festzulegen, ab denen Umsiedlungsangebote, Einschränkungen vorhandener Baurechte und Vorkaufrechtsregelungen erforderlich werden.

Anhang 2: Schalldifferenz innen/außen bei gekippten Fenstern

Angaben	Wert	Bemerkungen
Jansen 1977 ¹	15 dB _(A) fest	Festwerte sind naturwissenschaftlich unrichtig, weil die Differenz von vielen Größen abhängig ist. *)
Jansen 1995 ²	15 dB _(A) fest	jetzt "Spaltlüftung" die aber keine ausreichende Frischluftzufuhr gemäß DIN 1946 hat.
ISO R 1996 ³	10 dB _(A)	geschlossene Einfachfenster: -15 dB _(A) ; geschlossene Doppelfenster oder nicht öffnensbare Fenster: -20 dB _(A)
VDI 2719 (1984) ⁴	erreicht 15 dB _(A)	"Da Fenster in Spaltlüftungsstellung nur ein bewertetes Schalldämm-Maß R_w von ca. 15 dB _(A) erreichen, ist diese Lüftungsart nur bei einem A-bewerteten Außengeräuschpegel $L_m \leq 50$ dB für schutzbedürftige Räume zu verwenden." "Erreichen" bedeutet also einen Extremfall, der im allgemeinen nicht zutrifft.
Gruber 1986 ⁵	10 dB _(A)	"Die neueren Arbeiten, in denen gezielt die Störung des Schlafs durch Verkehrslärm untersucht wurde, zeigen den Beginn von lärmbedingten Schlafstörungen ab etwa 35 dB(A) Spitzenpegel im Schlafraum. Dem entspricht (bei Verkehrslärm ein Mittelungspegel im Bereich von 25 - 30 dB(A), der im Schlafraum nicht überschritten werden sollte. Neben dem Innenpegel interessiert auch der Außenpegel, die Differenz beträgt bei geöffnetem Fenster etwa 10 dB. Das Einhalten der angegebenen Innenpegel von 35 dB(A) bzw. 25 - 30 dB(A) ist daher bei Außenpegeln von 45 dB(A) für die Spitzen und 35 - 40 dB(A) für den Mittelungspegel gewährleistet."
Handbuch für Lärmschutz ⁶ (1990)	10 dB	„Da davon ausgegangen werden kann, daß ein einwandfreies Normalfenster in einer normalen Außenwand im geschlossenen Zustand außen auftreffende Geräusche beim Eindringen ins Gebäude um 25 dB _(A) und im leicht angelehnten oder gekippten Zustand um 10 dB _(A) mindert, werden...“ oder Gruber, J.: Schlaf und Lärm. DAL, Düsseldorf 1986
BVF-Merkblatt LT001(1999) ⁷	6 bis 15 dB _(A)	Werte aus amtlichen Gutachten. Die BVF empfiehlt, auf Innenpegel abzustellen und diese nachzukontrollieren; deshalb sollte von vorneherein mit einem Wert von höchstens 10 dB _(A) gerechnet werden.
Sondergutachten SRU 1999 ⁸	10 dB _(A)	Tz 443: "Bei gekippten Fenstern können die Außenpegel um 10 dB _(A) höher liegen."
Symposium Köpenick 1999 ⁹		Schallschutz soll auf Innenpegel bezogen werden (S.41)
Mediation Frankfurt 1999 ¹⁰	< 10 dB _(A)	

*) : Die Schalldifferenz innen/außen hängt von vielen Größen ab: Kippwinkel, Schalleinfallswinkel, Frequenzspektrum, Verhältnis der (gekippten) Fenstergrößen zur Außenwandfläche, Verhältnis der (gekippten) Fenstergrößen zum Raumvolumen usw. ab. Sie kann daher nie ein Festwert sein.

Es muß darüberhinaus berücksichtigt werden, daß wegen des starken Anteils tiefer Frequenzen bei Fluglärm aufgrund der Frequenzabhängigkeit der Dämmbauteile die Schalldämmung um über 5 dB_(A) geringer ausfällt als bei Straßenlärm.

Die "75 dB_(A)" des Kriteriums enthalten einen weiteren Fehler Jansens: die als Schalldifferenz innen/außen angeführten 15 dB_(A) wurden von Jansen eingeführt, der sich wiederum auf eine Bemerkung in der

VDI 2719 beruft. Dort heißt es aber:

"Da Fenster in Spaltlüftungsstellung nur ein bewertetes Schalldämm-Maß R_w von ca. 15 dB_(A) erreichen, ist diese Lüftungsart nur bei einem A-bewerteten Außengeräuschpegel $L_m \leq 50$ dB für schutzbedürftige Räume zu verwenden."

Aus dieser Angabe geht nicht hervor, daß die Differenz immer ein konstanter Wert von 15 dB_(A) sein soll, sondern nur, daß 15 dB_(A) vorkommen können. Ein Festwert wäre auch unrichtig, denn die Schalldifferenz ist von einer ganzen Reihe von Faktoren abhängig, die zu einer Vielzahl von Fällen führt. Die in der Praxis anzutreffenden Differenzen liegen zwischen 6 und 15 dB_(A). Gelegentlich festgestellte größere Differenzen betrafen Gebäude aus jüngeren Baujahren. Die Schutzbetrachtungen sind aber im wesentlichen nur auf Bauten anzuwenden, die vor der Schallschutzverordnung von 1974 errichtet wurden. Also kann als allgemeiner Ansatz höchstens ein Wert von 10 dB_(A) angesetzt werden, wenn die tatsächliche Differenz nicht am einzelnen Objekt ermittelt wird.

Auch im Expertenhearing im Frankfurter Mediationsverfahren am 14.10.1999 wurde u.a. auch von dem Schallschutzexperten, Herrn Sälzer, dem Autor eines einschlägigen Fachbuches, festgestellt, daß für gekippte Fenster <10dB_(A) anzusetzen sind.

Dem Streit über den richtigen Wert kann dadurch abgeholfen werden, daß für zu gewährenden Schallschutz eine meßtechnische Nachprüfung mit Nachbesserungsverpflichtung vorgeschrieben wird, die den Nachweis erbringen muß, daß Innenpegel von 52 dB_(A) nachts und 55 dB_(A) tags nicht überschritten werden. Wer diesen Nachweis erbringen muß, wird sicher - bis auf klare Ausnahmen - von vorneherein mit 10 dB_(A) Schalldifferenz rechnen, denn ein Nachbessern würde zu aufwendig werden.

Im übrigen reicht eine Spaltlüftung nicht für eine ausreichende Belüftung, weil sie die Anforderungen an Mindestaußenluftströme nach DIN 1946 nicht erfüllt.

In der Rechtsprechung wird den Betroffenen nachts eine Belüftung zugestanden. **Nach der neueren Rechtsprechung¹¹ ist auch beim Tagesschallschutz eine Raumlüftung vorzusehen. Sie dient vor allem physiologischen Zwecken (insbesondere Kohlendioxidabfuhr) und bauphysikalischen Zwecken (Feuchteabfuhr)¹².**

¹Jansen, G.: Medizinisches Sachverständigengutachten gemäß § 40, Abs.1, Ziff. 10b LuftVZO über die Auswirkungen des Lärms auf die Bevölkerung welcher in der Umgebung des Flughafens Düsseldorf zu erwarten ist, wenn die Ausweichbahn 06L/24R in Betrieb genommen wird. Essen, Januar 1977 und: Koppe, E., K. Matschat u. E.-A. Müller: Über das Ausmaß des Lärms, welcher in der Umgebung des Flughafens Düsseldorf zu erwarten ist, wenn die Ausweichbahn 06L/24 R in Betrieb genommen wird. Göttingen/München: Gutachten vom 30.11.1976.

² Jansen, G.: Medizinisches Gutachten über die Auswirkungen der Lärmbelastungen in der Umgebung des Flughafens Düsseldorf nach Einführung einer Lärmkontingentierung. Essen, 6.1.1995.

³ ISO Recommendation R 1996: Assessment of Noise with Respect to Community Response. 1. edition May 1971.

⁴ Verein Deutscher Ingenieure: VDI 2719: Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen. Düsseldorf, September 1983.

⁵ Gruber, J.: Schlaf und Lärm. In: Deutscher Arbeitsring für Lärmbekämpfung (DAL): Gesundheit, Mittelpunkt allen Umweltschutzes; Lärm und seine Wirkung auf den Menschen. Beiträge zur DAL-Fachtagung am 21.11. 1986 in Baden-Baden. Düsseldorf: DAL 1987

⁶ Krell, K.: Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen. Darmstadt, Elsner 1990. S. 46.

⁷ Bundesvereinigung gegen Fluglärm: Zur Schalldifferenz außen/innen bei geöffneten Fenstern. Merkblatt LT001; Stand vom 20.2.1999. Siehe auch: Oeser, K. u. J. H. Beckers (Hrsg): Fluglärm 2000 - 40 Jahre Fluglärmbekämpfung, Ausblick und Forderungen. Düsseldorf: Springer-VDI 1999, S.358.

⁸ Deutsche Bundesregierung: Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen: Umwelt und Gesundheit - Risiken richtig einschätzen. Bundestagsdrucksache 14/2300 vom 15.12.1999.

⁹ Bezirksamt Köpenick, Umweltamt: Umweltkapazität von Flughäfen. Aspekte der Lärmwirkungsforschung. Schutzziele und Schutzmaßnahmen. Wissenschaftliches Symposium am 25. u. 26.10.1999 in Köpenick. Tagungsband. Köpenick 1999.

¹⁰ Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt/Main, Arbeitskreis "Ökologie, Gesundheit und Soziales": Expertenhearing "Maßnahmen im Bereich Fluglärm" am 14. Oktober 1999; Ergebnisprotokoll, Tabelle Seite 13: Schalldämmung pro Fläche für gekipptes Fenster (80 mm geöffnet) = <10 dB_(A).

¹¹ [BVerwG: Urteil vom 29.1.91, Az.:4 C 51/89 Seite 91 UA; BVerwGE 87, 332.](#)

s. auch: Hoffmann und Grabherr 2. Auflage 1992, § 9, Rdnr. 68

¹² s. z.B.: Krell, K.: Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen. Darmstadt, Elsner 1990. S. 496-497.