

# **DEUTSCHER BUNDESTAG**

**Ausschuss für Umwelt,  
Naturschutz und Reaktorsicherheit  
16. WP**

**Ausschussdrucksache 16(16)22\* (Teil III)**

Öffentliche Anhörung zum  
Gesetzentwurf der Bundesregierung  
zur Verbesserung des Schutzes vor  
Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen  
- Drucksache 16/508 -

## **Antworten auf den Fragenkatalog der Fraktionen von**

- Dr. Volker Gronefeld, Fachanwalt für  
Verwaltungsrecht München

**Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen (Gesetzentwurf der Bundesregierung), BT-Drs. 16/508**  
**Anhörung am 8. Mai 2006**  
**hier: Fragenkatalog Fluglärm**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrter Herr Vorsitzende,

zur Vorbereitung der Anhörung des Unterausschusses zum Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen (Gesetzentwurf der Bundesregierung), BT-Drs. 16/508, sind von den Fraktionen der CDU/CSU, der SPD, der F.D.P., DIE LINKE Fragen gestellt worden. Vorausschicken darf ich, dass mit dem Fragenkatalog, namentlich im Bereich der Lärmwirkungsforschung und der Berechnung von Fluglärm, Bereiche angesprochen werden, die in erster Linie von lärmmedizinischen und lärmphysikalischen Sachverständigen zu beantworten sind. Zu diesen Fragen wird Stellung genommen, soweit sie sich mit rechtlichen Bewertungen verbinden oder sich die Rechtsprechung mit ihnen befasst hat. Zu der in Nr. 1 der Fragen der Fraktion der CDU/CSU (Lärmwirkungsforschung) angesprochenen Vergleichbarkeit der deutschen Verkehrsflughäfen mit den großen europäischen Hub-Flughäfen ist bereits für die Flughäfen Stellung genommen worden.

Auf diesem Hintergrund bezieht sich die Beantwortung der gestellten und nach Themenbereichen zusammengefassten Fragen im Wesentlichen auf die Problemfelder, die sich in der täglichen Befassung mit der Auslegung und Anwendung von Fluglärmgesetz und Luftverkehrsgesetz in Genehmigungsverfahren, Planfeststellungsverfahren und gerichtlichen Verfahren, beginnend mit Anlage und Betrieb des Verkehrsflughafens München II bis heute (Ausbau der Verkehrsflughäfen Frankfurt Main, Berlin-Schönefeld, Düsseldorf, Frankfurt-Hahn, München u.a.) ergeben haben.

**I. Veranlassung des Gesetzgebungsvorhabens**

1. Es ist Allgemeingut, dass das Fluglärmgesetz 1971 nicht (mehr) in der Lage ist, die durch Anlage und Betrieb von Verkehrsflughäfen aufgeworfenen Fluglärmprobleme zu lösen. Dies war – in fachplanungsrechtlicher Hinsicht – auch nie Aufgabe des Fluglärmgesetzes. Das Fluglärmgesetz 1971 ist primär ein Gesetz zur Siedlungssteuerung (Bauleitplanung/Bauverbote) und hat die Rechtsgrundlage zur Erstattung für Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen in der seinerzeitigen Schutzzone 1 als Bestandssanierung geschaffen (§ 9 FluglärmG).

Die öffentlich-rechtliche Zulassung der Anlage und des Betriebes von Verkehrsflughäfen erfolgt nicht nach Maßgabe des Fluglärmgesetzes, sondern auf

der Grundlage von § 6, § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 2 LuftVG (i.V.m. § 40 Abs. 1 Nr. 10 LuftVZO). Dies hat zur Folge, dass alle maßgeblichen fachplanungsrechtlichen Fragen zum Schutz vor Fluglärm im Bereich von luftrechtlichen Genehmigungsverfahren (§ 6 LuftVG) und luftrechtlichen Planfeststellungsverfahren (§ 8 LuftVG) und auf der Grundlage der in diesen Verfahren vorzulegenden lärmphysikalischen und lärmmedizinischen Gutachten administrativ entschieden worden sind. Das sich in Bezug auf diese luftrechtlichen Genehmigungen für Auslegung und Anwendung des Luftverkehrsgesetzes gebildete Richterrecht (fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze) hat die Funktion eines Ersatzgesetzgebers übernommen; anders als im Bundes-Immissionsschutzrecht (etwa 16. BImSchV) ist für das luftrechtliche Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren, etwa auf der Grundlage von § 32 LuftVG, eine „Fluglärmschutzverordnung“ nicht erlassen worden. Die Unzufriedenheit der mit diesen Fragen befassten Richter, gerade auch des Bundesverwaltungsgerichtes mit diesem Rechtszustand ist unübersehbar (Berkemann, ZUR 2002, 202/203 f.; Storost NVwZ 2004, 257/264; Paetow, mündliche Verhandlung vom 07.02.2006, BVerwG 4 A 1001.04 u.a.).

2. Der Entwurf der Bundesregierung für ein Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen, BT-Drs. 16/508, nimmt die unbestreitbare Notwendigkeit der Novellierung des Fluglärmgesetzes im Hinblick auf die Planungssicherheit schaffende Steuerung der Siedlungstätigkeit in der Umgebung von Verkehrsflughäfen zum Anlass, zugleich in diesem Gesetz das bestehende Regelungsdefizit in Bezug auf die Behandlung von Fluglärm in luftrechtlichen Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahren zu beheben.
  - 2.1 Es ist offenkundig, dass die Regelung von Siedlungssteuerung in der Umgebung von Verkehrsflughäfen (einschließlich Bauverbots in Lärmschutzzonen) einerseits und das Ziel der Bestimmung inhaltlicher Maßgaben zur Beurteilung fachplanungsrechtlicher Zumutbarkeit einschließlich der Definition der zu einem Genehmigungsänderungs- bzw. Planfeststellungsänderungsverfahren führenden wesentlichen Änderung eines Verkehrsflughafens andererseits nach der bisherigen Gesetzeslage vollständig unterschiedliche Regelungsmaterien, nämlich die des Fluglärmgesetzes einerseits und die des Luftverkehrsgesetzes andererseits, ansprechen.
  - 2.2 Auch in inhaltlicher Hinsicht unterscheiden sich die jetzt in einem Novellierungsvorhaben zusammengefassten Gesetzgebungsziele. Betrifft die Siedlungssteuerung den vorbeugenden Bereich der Vermeidung künftiger Raumnutzungskonflikte und spricht damit raumordnerische und landesplanerische Aspekte an, wendet sich die Frage der fachplanerischen Zumutbarkeit (einschließlich der Kriterien für die rechtlich erhebliche wesentliche Änderung von Flughäfen) der Lösung durch den bestehenden oder auszubauenden Flughafen

aufgeworfenen Probleme zu. Zwangsläufig gelten für beide Bereiche unterschiedliche Anforderungen. Den Forderungen der Lärmwirkungsforschung im Hinblick auf die Vorsorge (Vorbeugung künftiger Raumnutzungskonflikte) ist im Bereich der Landesplanung und Raumordnung Rechnung zu tragen, den fachplanungsrechtlichen Zulassungsverfahren ist die konkrete Konfliktlösung aufgetragen.

- 2.3 Im Hinblick auf den fachplanungsrechtlichen, von der Rechtsprechung angemahnten Regelungsbedarf hätte es sich angeboten, dem Beispiel des BImSchG und der 16. BImSchV folgend, die für die fachplanungsrechtliche Zulassung von Anlage und Betrieb von Flughäfen nebst ihrer Änderung erforderlichen Grenzwerte auf der Grundlage von § 32 LuftVG in einer fachplanungsrechtlich bestimmten FluglärmSchutzVO zu regeln. Bedauerlicherweise sind die in dieser Richtung zielenden Entwürfe und Beiträge der beteiligten Kreise nicht weiter verfolgt worden.

Wenn nun Siedlungssteuerung und fachplanungsrechtliche Maßgaben in der Novellierung zum FluglärmG zusammengefasst werden sollen, sind in der Formulierung des Gesetzes die jeweiligen Schutzziele auseinander zu halten. Zugleich ist, durch die Anpassung des LuftVG in § 8 Abs. 1 und Abs. 3 sowie der LuftVZO in § 40 die Verbindlichkeit der Grenzwerte des FluglärmSchutzgesetzes für das Fachplanungsrecht sicherzustellen, um die Konsistenz der Gesetze und die erforderliche Planungssicherheit und Verfahrensbeschleunigung sicherzustellen.

## **II. Lärmwirkungsforschung**

### **1. Vorbemerkung**

Die Festlegung von Grenzwerten durch Gesetz und Verordnung, sei es zum Zwecke der Siedlungssteuerung oder zur Bewältigung der Fluglärmproblematik bei der Zulassung von Neu- oder Ausbautvorhaben, ist ein, wie das Beispiel der 16. BImSchV erweist, ein die verschiedenen Interessen ausgleichender gesetzgeberischer Kompromiss (siehe etwa Fragen 2 und 6 SPD-Fraktion zum Planungsrecht). Die Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung stellen einen gewichtigen, nicht aber den einzigen relevanten Belang in diesem Zusammenhang dar.

Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung können für die Entscheidung aussagekräftig sein, wenn sie sich in der wissenschaftlichen Diskussion durchgesetzt und allgemeine Anerkennung gefunden haben. Allgemeine Anerkennung bedeutet hierbei nicht Einstimmigkeit der Zustimmung in der wissenschaftlichen Öffentlichkeit. Ein neuer Stand der Wissenschaft ist, wie die Rechtsprechung ausführt, nicht erreicht, so lange bisher anerkannte wissenschaftliche Aussagen kritisch hinterfragt

und kontrovers diskutiert werden, ohne dass sich in der Forschung bereits ein neuer Grundkonsens abzeichnet (etwa BVerwG, B. vom 21. Januar 2004, Nr. 4 B 82.03, Bl. 4 der Beschlussausfertigung).

2. Fragen 2, 11, 12 der CDU/CSU-Fraktion

Auf dieser Grundlage ist die sogenannte „Synopsis“ der Professoren Dr. Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng als aktueller Stand der Lärmwirkungsforschung anerkannt. Diese Synopsis ist unter gerichtlicher Bestätigung zur Grundlage der Beurteilung von Fluglärm in luftrechtlichen Planfeststellungsbeschlüssen gemacht worden (ZfL 2002, 171 – 175). Die Ausarbeitung der Professoren Dr. Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng aus dem Jahr 2002 beruht auf einer Bewertung von bis zu 932 Literaturstellen, sie beurteilt die Auswirkungen des Fluglärms in medizinischer, physiologischer und psychologischer Hinsicht. Mit dem von den Sachverständigen entwickelten „präventiven Richtwert“ wird ein Vorsorgewert angegeben, bei dem eine Gesundheitsgefährdung weitgehend ausgeschlossen sei.

3. Fragen 6, 9, 10 der CDU/CSU-Fraktion, Frage 1 der SPD-Fraktion, Fragen 1, 6 der F.D.P.-Fraktion, Frage 2 der Fraktion DIE LINKE, Frage 1 der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Der Gesetzentwurf sieht in Art. 1, § 2 Abs. 2 als Schutzkonzept zur Nachtzeit die Kombination von äquivalenten Dauerschallpegeln und einem NAT-Kriterium vor. Die in dem Gesetzentwurf angegebenen Maximalpegelhäufigkeiten für den Nachtschutz heben sich von den vorgeschlagenen Dauerschallpegeln insoweit ab, als sie Rauminnenpegel angeben, insoweit also ungeeignet zur Ausweisung von Lärmschutzgebieten (Außenpegel) sind; die im Gesetzentwurf vorgesehenen Dauerschallpegel wiederum stellen Außenpegel dar. Abgesehen davon lassen sich die im Gesetzentwurf enthaltenen NAT-Werte nicht auf lärmmedizinische Untersuchungen und gesicherte Forschungsergebnisse zurückführen. Der präventive Richtwert (zur Nachtzeit) der Synopsis von Prof. Dr. Griefahn u.a. geht von einem NAT-Kriterium von 13 x 53 dB(A) aus, der Gesetzentwurf ab dem 01.01.2011 (für zivile Flughäfen) von einem NAT-Kriterium von 6 x 53 dB(A).

Nachdem der Gesetzentwurf ohnehin Dauerschallpegel zur Bemessung der Schutzbereiche zur Nachtzeit festsetzt, ist zu prüfen, ob das „Doppelkriterium“ Dauerschallpegel und NAT-Kriterien aufrechterhalten bleiben soll; ein derartiges Doppelkriterium erschwert den Vollzug des Fluglärmgesetzes. Überdies dürfte der vom Entwurf des Fluglärmgesetzes ausgewiesene Dauerschallpegel von 50 dB(A) außen das Schutzbedürfnis von nächtlichem Fluglärm auch unter Berücksichtigung eines NAT-Kriteriums von 13 x 53 dB(A) (innen) hinreichend abdecken.

4. Fragen 3 bis 7 der CDU/CSU-Fraktion

Sollte an der Doppelgleisigkeit der Festsetzung von Dauerschallpegel und Maximalpegel zur Ausweisung von Nachtschutzbereichen festgehalten werden, besteht auch im Hinblick auf die DLR-Studie zu den Wirkungen von Nachtfluglärm

keine Veranlassung, von den Werten der Synopse der Professoren Dr. Griefahn u.a. abzuweichen. Grundlage der DLR-Studie ist die Ermittlung der Wahrscheinlichkeit einer Aufwachreaktion während eines Fluggeräusches. Die DLR-Studie definiert das spontane erinnerbare Aufwachen, den Wechsel vom Schlafstadium REM, S4, S3 oder S2 in das Schlafstadium S1 oder Wach (Basner, Isermann, Samel in ZfL 2005, 109/110). Die Vermeidung einer durch eine Aufweckreaktion dieser Art bewirkte Belästigungsreaktion wird – aus Vorsorgegründen – zur Grundlage des von DLR am Beispiel des Flughafens Leipzig vorgeschlagenen Lärmschutzkonzeptes gemacht. Hinzutritt der Schutz des Wiedereinschlafens durch einen „Malus“ von 1,4 dB(A).

Es trifft zu, dass die Untersuchungen des DLR zur Grundlage des Nachtschutzkonzeptes für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle (Europa-Hub der DHL mit erheblichem und überwiegendem Nachtflugverkehr) gemacht worden sind. Die den Festlegungen im Planfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen Leipzig sowie dem DLR-Nachtschutzkonzept zugrunde liegenden Erwägungen sind maßgeblich von Vorsorgegesichtspunkten getragen; dies gilt für die Definition der Aufwachreaktion ebenso wie für den Malus von 1,4 dB(A) zum Schutz des Wiedereinschlafens. Ein lärmmedizinischer Nachweis bzw. Grundkonsens über die Notwendigkeit der Berücksichtigung des von DLR empfohlenen Schutzkonzeptes über das besondere Beispiel „Nachtflugverkehr auf dem Verkehrsflughafen Leipzig/Halle“ liegt nicht vor. Der lärmmedizinische „Grundkonsens“ ist nicht gegeben.

5. Frage 3 der F.D.P.-Fraktion, Frage 11 (Planungsrecht) der SPD-Fraktion, Frage 5 der Fraktion DIE LINKE

Der Gesetzentwurf unterscheidet in § 2 Abs. 2 zwischen den Lärmwerten für bestehende zivile Flugplätze sowie den Werten für neue und wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze (nebst Nachbesserung für den Nachtschutz ab 01.01.2011).

Die Differenzierung des Gesetzentwurfes in § 2 Abs. 2 ist gerechtfertigt, soweit es um die Unterscheidung der Verpflichtung zu Schallschutz im Falle der Sanierung bzw. der fachplanungsrechtlich relevanten Änderung eines Verkehrsflughafens geht. Bei der Sanierung kann von kritischen Toleranzwerten ausgegangen werden, bei der fachplanungsrechtlich relevanten Änderung von Verkehrsflughäfen sind die präventiven Richtwerte zugrunde zu legen.

Die Differenzierung zwischen Bestandsflughäfen und der wesentlichen Änderung von Flughäfen verliert ihre Rechtfertigung, wenn es um den siedlungssteuernden Charakter des Fluglärmggesetzes (Vermeidung künftiger Raumnutzungskonflikte, Steuerung der Bauleitplanung) geht. Die Notwendigkeit rechtzeitiger Steuerung und Vermeidung solcher Konflikte wird für die Umgebung von Verkehrsflughäfen (und Militärflughäfen) aufgeworfen, ohne dass es hierbei um ein konkretes Ausbauvorhaben und dessen Realisierung ginge.

6. Frage 11 der CDU/CSU-Fraktion, Frage 1 der SPD-Fraktion, Frage 1 der F.D.P.-Fraktion, Frage 2 der Fraktion DIE LINKE, Frage 1 der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Die vom Gesetzentwurf angegebenen Grenzwerte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze entsprechen in fachplanungsrechtlicher Hinsicht (fachplanungsrechtliche Zumutbarkeit) betreffend die Tagschutzzone 1 (äquivalenter Dauerschallpegel von 60 dB(A)) und die Nachtschutzzone (äquivalenter Dauerschallpegel von 50 dB(A)) (ab 01.11.2011) den Erkenntnissen der medizinischen und soziologischen Lärmwirkungsforschung, die gegenwärtig der Bewältigung von Fluglärm bei Ausbauvorhaben nach Maßgabe von § 6, § 8 und § 9 Abs. 2 LuftVG zugrunde gelegt werden.

7. Frage 8 der CDU/CSU-Fraktion, Frage 4 der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen

Aus der Sicht des Vollzuges des Fluglärmggesetzes bzw. des Luftverkehrsgesetzes ist es nicht sinnvoll, die in Art. 1 § 2 Abs. 3 des Gesetzentwurfes vorgeschlagene Frist von 10 Jahren zu verkürzen. Rechts- und Planungssicherheit verlangen nach einer Kontinuität des Gesetzvollzuges. Allein der Vollzug des Fluglärmggesetzes bedarf unter Berücksichtigung seiner Übergangsregelungen (etwa § 9 Abs. 2 ff. des Gesetzentwurfes, § 2 Abs. 2 des Gesetzentwurfes) einen deutlich über 5 Jahre hinausgehenden Zeitraum.

8. Fragen 15, 16 der CDU/CSU-Fraktion, Fragen 8, 9 der F.D.P.-Fraktion

Für die Verkehrsträger Schiene und Straße und im Rahmen der EU-Richtlinie Umgebungslärm gilt für die Ermittlung für die Wertung des Lärms ein maßgeblicher Bezugszeitraum von einem Jahr; demgegenüber ergibt ein Bezugszeitraum der



sechs verkehrsreichsten Monate, wie bei der Berechnung des Fluglärms, einen höheren Wert als bei Zugrundelegung der realen Jahresbelastung. Wenn dies im Vergleich zu anderen Rechenmethoden bei der Bewertung der ermittelten Lärmwerte berücksichtigt wird, folgt hieraus für den Luftverkehr kein Standort- und Wettbewerbsnachteil. Für eine weitere „Verschärfung“ durch einen noch kürzeren Bezugszeitraum zur Ermittlung und Bewertung von Fluglärm, als den im Gesetzentwurf vorgesehenen und üblichen Zeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate, gibt es keinen, eine derartige Entscheidung tragenden, Grundkonsens der Lärmwirkungsforschung.

9. Fragen 4, 5 der F.D.P.-Fraktion, Fragen 2, 3 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Für eine Differenzierung des Fluglärms von Militär und Zivil besteht – aus der Sicht der Lärmwirkungsforschung – wie auch nach der gegenwärtigen gesetzlichen Lage (§ 30 LuftVG) keine Veranlassung. Die Differenzierung von Lärmauswirkungsbetrachtungen zwischen militärisch- und zivilbedingten Fluglärm erweist erneut, dass die Bestimmung rechtlich erheblicher Lärmgrenzwerte (wie auch im Falle der 16. BImSchV) nicht ausschließlich eine Frage der Lärmwirkungsforschung, sondern Gegenstand gesetzgeberischer Entscheidungen ist, in welche alle maßgeblichen Belange einschließlich der Erwägungen zu den bewirkten Kosten und der Funktionsfähigkeit der Verkehrsträger, eingehen.

10. Frage 10 der F.D.P.-Fraktion

Verkehrsflughäfen, die aufgrund ihrer Betriebsgenehmigung bzw. ihrem Ausbau zugrunde liegenden Planfeststellungen bereits heute strengere Grenzwerte für die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen zu erfüllen haben, erfüllen damit auch die Voraussetzungen eines novellierten Fluglärmgesetzes.

11. Frage 5 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 16. März 2006 zum planfestgestellten Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld unter Bezug auf die spezifische Standortsituation dieses Flughafens die Planfeststellungsbehörde verpflichtet, über die Nachtflugbeschränkungen für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld nach Maßgabe der Rechtsauffassung des Gerichtes neu zu entscheiden. Weder hat das Bundesverwaltungsgericht ein Nachtflugverbot (auch nicht in der Kernzeit zwischen 0.00 bis 5.00 Uhr), noch Nachtflugbeschränkungen konkreter Art verfügt.

Die Entscheidung über die gebotenen betrieblichen und sonstigen Regelungen liegt bei der Planfeststellungsbehörde. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit seinem Urteil vom 16. März 2006 seine Rechtsprechung zum Schutz von der Umgebung von Flughäfen unter Bezug auf seine Entscheidung vom 29.01.1991 (BVerwGE 87, 332/368) bestätigt: „Je dringlicher ein bestimmter Nachtflugbedarf tatsächlich ist, desto bedeutsamer ist sein Gewicht im Rahmen der Abwägung.“ Dies zu entscheiden ist Sache der Planfeststellungsbehörden. Hierauf haben die mit dem Gesetzentwurf vorgesehenen Regelungen zur Siedlungssteuerung und zum passiven Schallschutz in der Umgebung von Flughäfen unmittelbar keinen Einfluss.

**III. Planungs- und Baurecht**

1. Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion, Frage 3 der SPD-Fraktion, Frage 1 der F.D.P.-Fraktion

Die Forderung aller Betroffener (Flughäfen und Anwohner) nach Planungs- und Rechtssicherheit werden mit dem vorliegenden Gesetzentwurf nicht erfüllt.

1.1 Frage 2 der F.D.P.-Fraktion

Dies beruht zunächst darauf, dass mit dem Gesetzentwurf, wie ausgeführt, unterschiedliche Zielrichtungen verfolgt werden. Das Fluglärmgesetz 1971, das durch den vorliegenden Gesetzentwurf in seiner Systematik fortgeschrieben werden soll, hat die Regelungen des Luftverkehrsgesetzes (i.d.F. des Jahres 1959, Einführung des Planfeststellungsrechtes) unberührt gelassen. Das Fluglärmgesetz hat sich auf Regelungen zur Siedlungssteuerung (Bauleitplanung/Bauverbote) und Erstattungs Vorschriften für baulichen Schallschutz, losgelöst vom Fachplanungsrecht, beschränkt.

Zielrichtung des Gesetzentwurfes ist – über Grundlagen für Siedlungssteuerung und Bauverbote hinaus – die Regelung fachplanungsrechtlicher Gehalte, die dem Luftverkehrsgesetz bzw. der LuftVZO bislang überantwortet waren. Die Verknüpfung

der fachplanungsrechtlichen Regelungen des Gesetzentwurfes mit den Vorschriften des LuftVG (der LuftVZO) ist im Gesetzentwurf noch nicht gelungen.

#### 1.2 Frage 4 der SPD-Fraktion, Frage 6 der CDU/CSU-Fraktion (Berechnung)

Der Begriff der „wesentlichen Änderung“ von Verkehrsflughäfen ist ein fachplanungsrechtlicher Begriff. Rechtsgrundlage zur Beurteilung der wesentlichen Änderung von Flughäfen ist § 8 Abs. 3 (§ 6 Abs. 4 S. 2) LuftVG.

§ 2 Abs. 2 S. 2 des Gesetzentwurfes stellt fest, dass neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze im Sinne des Gesetzes Flugplätze sind, für die nach dem Tag, der auf die Verkündung des novellierten Fluglärmggesetzes folgt, eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung nach § 6 oder § 8 LuftVG erteilt wird. Die Frage der Genehmigungs- bzw. Planfeststellungspflicht (§ 8 Abs. 3 LuftVG) wird von § 2 Abs. 2 S. 2 des Gesetzentwurfes nicht angesprochen. Auf der anderen Seite wird (sicher zutreffend) vom Gesetzentwurf unterstellt, dass die Anlage eines Flugplatzes sowie der Bau einer neuen Start- oder Landebahn einer Planfeststellung nach § 8 LuftVG bedarf. Offen ist die Frage, was unter dem Begriff „eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung“ zu verstehen ist. Dies bemisst sich – im Hinblick auf die Planfeststellungspflicht – nach § 8 Abs. 1 i.V.m. 3 des LuftVG. Wenn durch den Entwurf des Gesetzes zur Novellierung des Fluglärmggesetzes festgestellt werden soll, dass neben dem von § 2 Abs. 2 S. 2 des Gesetzentwurfes genannten Fall der Anlage eines Flugplatzes bzw. den Bau einer neuen Start- oder Landebahn auch sonstige bauliche Erweiterungen des Flughafens), wenn sie zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels an der Grenze der Schutzzone um mindestens 3 dB(A) führen, maßgeblich für die zur Planfeststellungspflicht führenden „wesentlichen Änderung“ im Sinne des § 8 Abs. 3 LuftVG sein soll, ist dies zugleich im LuftVG klarzustellen.

§ 8 Abs. 1 LuftVG könnte hierzu wie folgt ergänzt werden: „Flughäfen sowie Landeplätzen mit beschränktem Bauschutzbereich nach § 17 werden dann im Sinne von § 8 Abs. 1 S. 1 LuftVG geändert, wenn eine neue Start- oder Landebahn gebaut werden soll oder eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung beabsichtigt ist, die zu einer fluglärmbezogenen Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels an der Grenze der Tagschutzzone 1 bzw. der Grenze der Nachtschutzzone des Fluglärmschutzgesetzes um mindestens 3 dB(A) führt.“ § 8 Abs. 3 LuftVG sollte als Konsequenz der Änderung zu § 8 Abs. 1 LuftVG wie folgt gefasst werden: „Planfeststellung und Plangenehmigung können unterbleiben, wenn ... (Nrn. 1 bis 3 bleiben unverändert).“

#### 1.3 Frage 4 der SPD-Fraktion, Frage 4 der F.D.P.-Fraktion, Frage 4 der CDU/CSU-Fraktion (Berechnung)

Der in § 2 Abs. 2 S. 2 enthaltene Zusatz „wenn sie zu einer Vergrößerung des Lärmschutzbereiches um mindestens 25 % führt“ ist im Interesse des Vollzuges von § 8 Abs. 1 LuftVG (Definition und Klarstellung der planfeststellungspflichtigen Änderung) sowie der Planungssicherheit zu streichen.

1.4 Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion, Frage 9 der CDU/CSU-Fraktion, Fragen 2 und 9 der SPD-Fraktion, Frage 1 der F.D.P.-Fraktion

Aus der in Art. 2 Nr. 1 des Gesetzentwurfes vorgesehenen Änderung des § 8 Abs. 1 S. 2 ff. LuftVG lässt sich nicht die (im Sinne der Planungssicherheit und der Verfahrensbeschleunigung) erforderliche Verbindlichkeit der Grenzwerte des § 2 Abs. 2 des Gesetzentwurfes für das Fachplanungsrecht herleiten. Diese Verbindlichkeit muss jedoch hergestellt werden, um zu echten Beschleunigungseffekten, etwa der Planfeststellungs-, der Genehmigungs- sowie der Gerichtsverfahren zu kommen. Es muss rechtlich eindeutig sein, dass ein Überschreiten der Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzentwurfes (als echte Grenzwerte) Schutzansprüche gegen den Träger des Vorhabens bewirken. Eine Doppelung von Regelungen des Fluglärmschutzgesetzes und des Luftverkehrsgesetzes ist zu vermeiden.

Art. 2 des Gesetzentwurfes könnte deshalb folgende Fassung erhalten: „In § 8 Abs. 1 LuftVG werden nach S. 2 folgende Sätze eingefügt: Hierbei wird den Belangen des Fluglärms durch die Tagschutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 FluglärmG und die Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 Nr. 1 b) sowie durch die an diese Zonen anknüpfenden Rechtsfolgen des Fluglärmschutzgesetzes Rechnung getragen. Dies gilt entsprechend für § 6 Abs. 1 und § 6 Abs. 4 S. 2 LuftVG.“

Komplementär hierzu ist – zur Verfahrensbeschleunigung und angesichts der gesetzlichen Bestimmung der Grenzwerte im Fluglärmgesetz – § 40 Abs. 1 Nr. 10 LuftVZO wie folgt zu ändern:

„10. Das Gutachten

- a) eines technischen Sachverständigen, der die Tag-Schutzzone 1 nach § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 und die Nachtschutzzone nach § 2 Abs. 2 S. 2 Nr. 1 b) des Fluglärmschutzgesetzes ausweist,
- b) des technischen Sachverständigen über das Ausmaß des Bodenlärms sowie des sonstigen Lärms, der von den Flughafenanlagen ausgeht und in der Umgebung des Flughafens zu erwarten ist.

2. Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion, Frage 3 und 5 der SPD-Fraktion, Fragen 5 bis 9 der F.D.P.-Fraktion, Fragen 3 und 4 der Fraktion DIE LINKE, Fragen 1 bis 3 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Nach wie vor ist eine zentrale Forderung an den Gesetzentwurf, in Zukunft weitere Nutzungskonflikte zwischen den Kommunen im Umfeld der Flughäfen und den Flughafenbetreibern zu vermeiden, indem die Bauleitplanung gesteuert und Bauverbote ausgesprochen werden.

Auf diesem Hintergrund ist zu prüfen, ob die in § 2 Abs. 2 FluglärmG für die Siedlungssteuerung zu bestimmenden Grenzwerte dem Gesetzesziel hinreichender und zukunftsbezogener Vermeidung von Nutzungskonflikten zwischen Kommunen im Umfeld des Flughafens und dem jeweiligen Flughafen (nebst Erweiterung) Rechnung tragen. Überdies sollten die in § 5 FluglärmSchG neu vorgesehenen Ausnahmetatbestände als Verschlechterung gegenüber dem bisherigen Gesetzeswortlaut wieder gestrichen werden (Ausnahme für Wohnungen im Geltungsbereich von Bebauungsplänen zur Erweiterung von Ortsteilen bzw. zur Lückenbebauung, Ausnahmen für nicht genehmigungsbedürftige bauliche Anlagen). Ausnahmeregelungen vom Bauverbot sollten nur dann zulässig sein, wenn dies unter dem Gesichtspunkt bestandskräftigen Baurechtes unabweisbar ist. Soweit entschädigungsrechtliche Fragen eine Rolle spielen, könnte sich eine Regelung am Vorbild des § 42 BauGB orientieren (Nichtausnutzung des Baurechtes innerhalb von 7 Jahren).

3. Frage 4 der CDU/CSU-Fraktion

Die Dimensionierung des baulichen Schallschutzes soll nach dem Gesetzentwurf in einer nachfolgenden Rechtsverordnung festgelegt werden. Wird bei den Grenzwerten (Nachtschutz) die Festlegung von Maximalpegelwerten (bzw. NAT-Werten) verzichtet, könnte die Orientierung an Maximalpegelwerten im Rahmen der erforderlichen Schallschutzdimensionierung nach Maßgabe der noch festzulegenden Rechtsverordnung berücksichtigt werden. Um das Gesamtvorhaben beurteilen zu können und um den zügigen Gesetzesvollzug zu ermöglichen, ist es erforderlich, umgehend die Verordnung über die Schallschutzdimensionierung vorzubereiten und in Kraft zu setzen.

4. Frage 5 der CDU/CSU-Fraktion

Im ersten Referentenentwurf ist vorgesehen gewesen, eine Nachtschutzzone 2 mit Baubeschränkungen zu verfügen. Dieses Vorhaben sollte im Sinne des Gesetzesziels der Vermeidung von Raumnutzungskonflikten (Siedlungssteuerung) wieder aufgegriffen werden.

5. Frage 6 der CDU/CSU-Fraktion

Art. 1 § 3 Abs. 2 und Art. 1 § 7 sieht die Anhörung „beteiligter Kreise“ (§ 15) vor. § 15 des Gesetzentwurfes bestimmt, dass „ein jeweils auszuwählender Kreis“ von Vertretern der Wissenschaft, der Technik etc. zu hören ist. Es wird vorgeschlagen, zur Vermeidung künftiger Schwierigkeiten, trotz der Formulierung in § 51 BImSchG, den Zusatz „ist ein jeweils auszuwählender Kreis von“ zu streichen und zu ersetzen durch „sind Vertreter der Wissenschaft ...“. Auch die Begründung zu § 15 des Gesetzentwurfes gibt keine Kriterien zur Auswahl der von § 15 des Gesetzentwurfes genannten Vertreter an.

6. Frage 7 der CDU/CSU-Fraktion

Art. 2 § 19 a) Abs. 2 LuftVG des Entwurfes (Veröffentlichungspflicht) ist in seinem Regelungsgehalt nicht identisch mit den Auskunftsansprüchen nach dem UIG. Nach § 19 a) b) LuftVG soll als Verpflichtung in den Gesetzeswortlaut aufgenommen werden, was ohnehin schon regelmäßig Praxis der Flughäfen ist. Die regelmäßige Veröffentlichung von Daten nach § 19 a) S. 2 LuftVG des Gesetzentwurfes bezieht sich konkret auf die Mess- und Auswertungsergebnisse der jeweiligen Fluglärmmessanlage. Nach dem UIG besteht die Verpflichtung auf Antrag Auskunft über Umweltdaten zu erteilen. Maßgeblich für diesen Auskunftsanspruch ist die Umweltrelevanz der begehrten Informationen.

7. Frage 8 der SPD-Fraktion, Frage 7 der Fraktion DIE LINKE

Die Regelung des Gesetzentwurfes ist ausreichend.

8. Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion (Berechnungsverfahren), Frage 10 der SPD-Fraktion, Frage 6 der Fraktion DIE LINKE

Die im Gesetzentwurf enthaltenen Grenzwerte zur Festlegung der Lärmschutzzonen (Tag, Nacht) entsprechen – mit Ausnahme der Maximalpegelfestlegungen zur Nachtzeit – neueren Planfeststellungsbeschlüssen, wie diese durch Gerichtsurteil bestätigt worden sind. Soweit Maximalpegelkriterien (NAT-Kriterien) zur Grundlage von Auflagen in Planfeststellungsbeschlüssen und auch zur Grundlage von freiwilligen Schallschutzprogrammen gemacht worden sind, beruhen diese Maximalpegelkriterien auf NAT-Kriterien von 6 x 75 dB(A) außen bzw. 13 x 68 dB(A) außen. Über diese Kriterien geht, wie ausgeführt, der Planfeststellungsbeschluss für den Verkehrsflughafen Leipzig auf der Grundlage des DLR-Nachtschutzkonzeptes hinaus.

9. Frage 1 der Fraktion DIE LINKE

Der in § 4 Abs. 1 des Gesetzentwurfes definierte Anwendungsbereich des Gesetzes muss sich, wenn die Novellierung des Fluglärmggesetzes neben dem Ziel der Siedlungssteuerung (Bauleitplanung/Bauverbote) und Erstattungsregelungen für baulichen Schallschutz zugleich die Grundlagen für die fachplanerische Zulassung von Anlage und Betrieb der Flugplätze nach Maßgabe von § 6 und § 8 LuftVG in Bezug auf die Fluglärmbelastung (siehe die Anregungen zur Änderung von § 8 Abs. 1 LuftVG, Art. 2 des Gesetzentwurfes) bestimmen will, auf alle der Genehmigungspflicht und der Planfeststellungspflicht unterliegenden Flugplätze erstrecken.

Allerdings dürfte insoweit zwischen Bestand und Ausbau zu unterscheiden sein. Im Falle des Bestandes wären auch Verkehrsflughäfen, wie die Verkehrslandeplätze, vom Geltungsbereich des Gesetzes auszunehmen, wenn sie nur über eine gewisse

Anzahl von Flugbewegungen verfügen (etwa 15.000 Flugbewegungen im Fluglinien- oder Ferienflugverkehr). Erst die wesentliche Änderung des Flughafens führt zur darüber hinausgehenden Schutzgewährung durch das Planfeststellungsverfahren.

10. Frage 2 der Fraktion DIE LINKE, Frage 4 der SPD-Fraktion (Berechnung)

Die zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche im Entwurf gewählte sogenannte Sigma-Regelung entspricht nicht der sachgerechten und im Übrigen in Bezug auf die Berechnung von Dauerschallpegeln übliche und von den Gerichten anerkannte Berücksichtigung der realen Verteilung der Flugbewegungen. Mit einer Sigma-Regelung wird Lärm berechnet, der im realen Betriebsverlauf bei Messungen über den gleichen Bezugszeitraum (sechs verkehrsreichste Monate) nicht feststellbar ist. Es wird also unter Abweichung vom grundsätzlichen Rechenmodell des äquivalenten Dauerschallpegels, bemessen über den Bezugszeitraum von den sechs verkehrsreichsten Monaten abgewichen. Wissenschaftlich gesicherte Erkenntnisse, noch dazu ein Grundkonsens der Lärmwirkungsforschung zur Beurteilung von Dauerschallpegeln unter Einfluss einer „Sigma-Verteilung“ bestehen nicht.

11. Frage 4 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Planungssicherheit und Verfahrensbeschleunigung wie auch die erforderliche Konsistenz der gesetzgeberischen Regelungen machen es erforderlich, den Geltungsbereich von Fluglärmgesetz und Luftverkehrsgesetz aufeinander abzustimmen und im Bereich der Beurteilung der Auswirkung von Fluglärm zu verknüpfen. Dieses gesetzgeberische Ziel wird mit der von Art. 2 des Gesetzentwurfes angeregten Ergänzung von § 8 Abs. 1 LuftVG (mit dem in dieser Stellungnahme gemachten Vorschlägen präzisiert) wahrgenommen. Der verfahrensbeschleunigende Effekt besteht darin, dass dem Planfeststellungsverfahren und Genehmigungsverfahren im Falle des Neu- bzw. Ausbaus die in § 2 Abs. 2 des Gesetzentwurfes getroffene gesetzliche Entscheidung zugrunde gelegt werden kann.

12. Frage 5 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Frage 12 der SPD-Fraktion

Neben die Novellierung des Fluglärmgesetzes (nebst Verknüpfung mit dem Luftverkehrsgesetz) tritt die Umsetzung der EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie in §§ 48 a) ff. LuftVZO. Dem Vollzug von §§ 48 a) ff. LuftVZO liegt der „Ausgewogene Ansatz“ der ICAO-Resolution A 33-7, wie er Eingang in die Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen von Flughäfen der Gemeinschaft (ABl. EG Nr. L 85 S. 40) gefunden hat, zugrunde. Für die das Fluglärmschutzgesetz flankierenden Maßnahmen ist insbesondere auf § 48 c)



Abs. 1 LuftVZO i.V.m. der Anlage 5 zu dieser Vorschrift zu verweisen. Die Anlage 5 enthält das erforderliche Prüfprogramm.

#### **IV. Berechnungsverfahren/Kostenfolgen**

1. Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion, Frage 2 der F.D.P.-Fraktion (Planungsrecht), Frage 2 der SPD-Fraktion

Der Luftverkehrsstandort Deutschland steht im Wettbewerb mit anderen Standorten in Europa; dies gilt insbesondere auch über den Zugang zu den Verkehrsflughäfen am Tages-/Nachtrand- bzw. zur Nachtzeit (Frachtverkehr).

Ein besonderer Wettbewerbsnachteil der deutschen Verkehrsflughäfen liegt in der übermäßig langen Verfahrensdauer für die öffentlich-rechtliche Zulassung von Änderungs- und Erweiterungsbauten. Diese Verfahrensdauer ist in vielen Fällen auf die Gesetzeslage, namentlich die fehlende Festlegung von Grenzwerten für die Bewertung von Fluglärm in Genehmigungen und Planfeststellungsbeschlüssen zurückzuführen. Zentraler Gegenstand von Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren sind in Erörterungsterminen die mit der Bewertung von Fluglärm zusammenhängenden Fragen. Das Nämlich gilt für die Gerichtsverfahren.

Die einfachste Möglichkeit, diesen Wettbewerbsnachteil zu beseitigen, wäre der Erlass einer Lärmschutzverordnung nach dem Beispiel der 16. BImSchV auf der Grundlage von § 32 LuftVG. Der vorliegende Gesetzentwurf geht einen anderen Weg und verbindet landesplanerische/raumordnerische Elemente (Siedlungssteuerung/Bauverbote) und Erstattungs Vorschriften für baulichen Schallschutz einerseits mit fachplanerischen Vorgaben (wesentliche Änderung, Grenzwerte für die Bewertung von Fluglärm) andererseits. Dies macht es erforderlich, im Gesetzentwurf beide Zielrichtungen des Gesetzes zu trennen und zugleich die Verknüpfung des fachplanerischen Teils des Gesetzentwurfes mit den Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes/der LuftVZO herzustellen. Maßgeblich ist, die Genehmigungs-, Planfeststellungsverfahren sowie gerichtlichen Verfahren von der Diskussion über die „richtige“

Bewertung von Fluglärm zu entlasten und – wie im Fall des Vollzugs des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – diese Entscheidung durch den Gesetzgeber mittels festzulegender und für die Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren verbindliche Grenzwerte zu treffen.

2. Frage 3 der CDU/CSU-Fraktion

Zur Berechnung von Fluglärm gilt in Deutschland die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an Flugplätzen. Dieses Berechnungsverfahren wird von der Rechtsprechung nicht beanstandet. Die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an Flugplätzen unterliegt der ständigen Anpassung an die tatsächlichen Entwicklungen des Fluggerätes. Es besteht keine Veranlassung, aus grundsätzlichen Erwägungen das Berechnungsverfahren der AzB zu verlassen.

3. Frage 6 der CDU/CSU-Fraktion

Soweit es um das gesetzgeberische Ziel der Siedlungssteuerung, d.h. der Vermeidung künftiger Raumnutzungskonflikte geht, ist – an die Entwicklung des Flugplatzes und des Fluglärms auf der Grundlage von § 4 Abs. 5 des Gesetzentwurfes – ein Lärmschutzbereich auch dann anzupassen, wenn er gegenwärtig nur unbewohntes Gebiet betrifft.

4. Frage 10 der CDU/CSU-Fraktion

Es wird vorgeschlagen, aus Synergieeffekten die Berechnung und Festsetzung der Lärmschutzzonen nach wie vor beim Umweltbundesamt zu belassen.

5. Fragen 1 bis 5 der F.D.P.-Fraktion, Fragen 1 ff. der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Das Verfahren zur Berechnung des Mittelungspegels  $L_{eq(3)}$  entspricht bei Berücksichtigung der Realverteilung zeitgemäßen und anerkannten Standards der Wissenschaft; mit dem  $L_{eq(3)}$  wird ein internationaler anerkannter Standardwert für die Ermittlung des Fluglärms, wie schon bisher, herangezogen. In den meisten Ländern der Europäischen Union werden Berechnungsverfahren zur Ermittlung von Fluglärm angewendet, die den  $L_{eq(3)}$  (als 24-Stunden- oder als 16-Stunden-Mittelungspegel) berücksichtigen. Wie in ständiger Rechtsprechung unter Bestätigung der entsprechenden Planfeststellungsbeschlüsse hervorgehoben worden ist, können der Berechnung des Fluglärms durch einen auf die sechs verkehrsreichsten Monate bezogene Dauerschallpegel nicht auf der sogenannten 100/100-Regelung beruhen. Eine derartige Berechnung berücksichtigt nicht den Charakter des Dauerschallpegels als Mittelungspegel bezogen auf einen Zeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate. Die 100/100-Regelung bildet somit einen

rechnerischen Fluglärm ab, der der tatsächlichen Lärmbelastung (bezogen auf den Zeitraum sechs verkehrsreichste Monate) nicht entspricht.

6. Fragen 7 und 8 der F.D.P.-Fraktion, Fragen 1 und 2 der Fraktion DIE LINKE

Die in der Gesetzesbegründung mitgeteilten Kostenfolgen des Gesetzes beruhen auf einer Kostenschätzung einer Arbeitsgruppe des BMU und des BMVBS. Es ist nicht abzusehen, ob durch die infolge der Umsetzung des Gesetzes anfallenden Kosten das Verbraucherpreisniveau erhöht. Die Folgekosten des Gesetzes sind dann hinzunehmen, wenn mit dem Gesetz Planungssicherheit (d.h. auch Entwicklungssicherung durch Siedlungssteuerung) für die Flughäfen erreicht werden kann und zugleich die Dauer öffentlich-rechtlicher Zulassungsverfahren für den Ausbau und die Erweiterung der bestehenden Luftfahrtinfrastruktur maßgeblich abgekürzt werden kann. Dies gilt auch für die Abkürzung der Dauer der Gerichtsverfahren.

**V. Entschädigungsfragen**

1. Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion, Frage 3 der Fraktion DIE LINKE, Frage 1 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Die Vollzugsverordnungen zum Gesetzentwurf (Verordnungen zur Erstattung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen und zur Erstattung der Außenwohnbereichsentschädigung) sollten im Sinne der Planungssicherheit und zur Beschleunigung des Vollzugs der Regelungen zeitgleich mit dem Fluglärmschutzgesetz in Kraft gesetzt werden. Die Regelungen in § 9 Abs. 1, Abs. 2 und 5 des Gesetzentwurfes komplizieren den Vollzug des Gesetzes.

2. Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion

Lärmabhängige Landeentgelte sind schon bisher von den Flughäfen eingeführt, ohne dass es einer weitergehenden Rechtsgrundlage im Gesetzentwurf bedarf. Der Einsatz von lärmgeminderten Flugzeugen über die lärmabhängigen Landegebühren hinaus dürfte durch die Vorschriften der §§ 48 a) ff. LuftVZO gefördert werden (ausgewogener Ansatz). Der größte Anreiz zum Einsatz lärmgeminderten Fluggerätes besteht in der Verlässlichkeit seines Einsatzes, d.h. von Flugbetriebsbeschränkungen verschont zu bleiben.

3. Frage 3 der CDU/CSU-Fraktion, Frage 9 der F.D.P.-Fraktion

Im Fluglärmschutzgesetz sollte – mit verbindlicher Wirkung – für Planfeststellungsverfahren festgesetzt werden, dass der Entschädigungsgrenzwert

für Beeinträchtigungen von Außenwohnbereichen ein äquivalenter Dauerschallpegel von 65 dB(A) ist.

4. Frage 7 der F.D.P.-Fraktion

Wie schon bisher, sollte im Fluglärmschutzgesetz der Erstattungshöchstbetrag pro Quadratmeter anrechenbarer Wohnfläche festgeschrieben werden. Die Stellungnahme der Flughäfen hat hierzu für Schallschutzfenster 65,00 € je Quadratmeter anrechenbarer Wohnfläche, für Schallschutzmaßnahmen an Dächern 180,00 € je Quadratmeter anrechenbarer Wohnfläche der dort gelegenen Aufenthalts- und Schlafräume und für schalldämmte Belüftungseinrichtungen 400,00 € je Stück angegeben.

5. Fragen 9 bis 12 der F.D.P.-Fraktion, Frage 1 der Fraktion DIE LINKE, Frage 3 der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Eine Regelung zur Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches im Fluglärmschutzgesetz ist sinnvoll, wenn diese Regelung rechtlich verbindlich für luftrechtliche Planfeststellungsverfahren ist. Die Festsetzung eines Grenzwertes für die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches dient der Verfahrensbeschleunigung und erleichtert spätere Gerichtsverfahren. In einer Verordnung wären die Fragen der Bemessung der Entschädigungshöhe zu regeln. Die im Gesetzentwurf vorgesehenen Vorschriften zur Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches gehen zu weit. Offensichtlich geht § 9 Abs. 5 des Gesetzentwurfes davon aus, dass bereits – bei neuen oder wesentlich baulich erweiterten – zivilen Flugplätzen ab einem äquivalenten Dauerschallpegel von 60 dB(A) ein Entschädigungsanspruch für die eingeschränkte Nutzbarkeit von Außenwohnbereichen bestehen soll. In Planfeststellungsbeschlüssen ist bislang der Entschädigung von Außenwohnbereichen ein Wert von 65 dB(A)  $L_{eq(3)}$  zugrunde gelegt worden.

Im Sinne der Rechtssicherheit ist es sinnvoll, das Verfahren zur Ermittlung und zur Erstattung der Außenwohnbereichsentschädigung zumindest in einer zeitgleichen Rechtsverordnung zum novellierten Fluglärmschutzgesetz zu regeln.

Ein einfaches und in der Praxis leicht vollziehbaren Verfahren besteht darin, die Entschädigungshöhe – ohne weitere Ermittlung im Einzelfall – an die Nutzung der Häuser bzw. Wohnungen anzuknüpfen. Die AG-Kostenschätzung des BMU und BMVBS ist von einer Geldentschädigung von 5.000,00 € pro Einfamilienhaus ausgegangen; bei Zwei- und Mehrfamilienhäusern soll sich dieser Betrag um jeweils 2.000,00 € je abgeschlossener Wohnung erhöhen. Bei Eigentumswohnungen soll die Außenwohnbereichsentschädigung hiernach 3.500,00 € pro Wohnung betragen.