

DEUTSCHER BUNDESTAG

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

Ausschussdrucksache 16(16)22*

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

- Professor Dr. Rainer Guski, Bochum
- Dr. Stefan Paetow, Berlin
- Dipl.-Ing. Dipl.-Biologe Helmar Pless, Essen
- Dr. Alexander Samel, Köln
- Arbeitsgemeinschaft Deutscher
Fluglärmkommissionen
- Flughafen Köln/Bonn GmbH
- Flughafen München GmbH

1. Beurteilung der im Gesetzentwurf vorgeschlagenen Lärmgrenzwerte aus Sicht der aktuellen Lärmwirkungsforschung:

1. Grenzwerte können generell nicht allein aus wissenschaftlichen Erkenntnissen abgeleitet werden. Es muss immer ein sozial vereinbartes Kriterium hinzutreten, das definiert, welche Risiken oder Beeinträchtigungen die Gesellschaft tolerieren will. In der Vergangenheit wurde in Bezug auf Lärm oft das 25-Prozent-Kriterium für generelle starke Belästigung herangezogen: Danach gilt als „epidemiologisch erheblich“, d.h. sozial nicht mehr tolerierbar, dass mehr als 25 % der durch Lärm betroffenen Bevölkerung stark belästigt sind (vgl. Rohrmann 1984). Akustische Grenzwerte, oberhalb derer Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind, werden danach spätestens bei solchen Pegeln vereinbart, bei denen maximal 25 % der Betroffenen stark belästigt sind. Bei Schlafstörungen wird üblicherweise anders verfahren: hier wird meist die durchschnittliche Anzahl tolerierbarer Aufweckreaktionen pro Nacht diskutiert. Gegenüber verbal berichteten Schlafstörungen sind SchlafforscherInnen üblicherweise skeptisch, weil sie in der Regel doch nur die beiden bewußt erlebbare Zeiträume kurz vor und kurz nach dem Schlaf betreffen. Andererseits zeigen verbal berichtete Schlafstörungen konsistente Zusammenhänge mit nächtlichen energieäquivalenten Dauerschallpegeln, und als „epidemiologisch erheblich“ gelten hier 5 bis 10 % Betroffene, die angeben, im Schlaf stark gestört zu werden.

2. Wissenschaftliche Ergebnisse zum Fluglärm zeigen, dass der Anteil hoch belästigter/gestörter Personen im Verlaufe der letzten 40 Jahre bei vergleichbaren energieäquivalenten Dauerschallpegeln gestiegen ist (Guski 2004; Interdisziplinärer Arbeitskreis 2004). Während z.B. aus der oft zitierten Analyse von Miedema & Vos (1998, 20 Fluglärm-Untersuchungen 1966-1996) hervorgeht, dass 25 % der Betroffenen bei LDN = 63 dB hoch belästigt

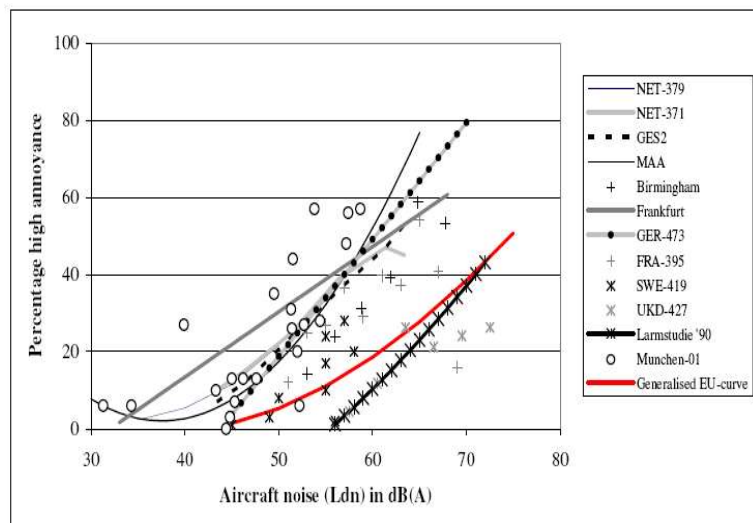


Abbildung 1: Zusammenstellung von 11 neueren Fluglärm-Untersuchungen (1988-2004) nach Van Kempen & Van Kamp (2005, Fig. 3b). Die Prozentsätze hoch belästigter Personen liegen heute deutlich über denen früherer Jahre bei vergleichbaren Pegeln (rote Kurve).

(Highly Annoyed, HA) waren, zeigt eine Übersicht von 11 internationalen Fluglärm-Untersuchungen aus den Jahren 1988-2002 von Van Kempen & Van Kamp (2005), dass die Beurteilungspegel (hier LDN) für 25% HA zwischen 47 und 70 dB schwanken und im Mittelwert bei LDN = 57 dB liegen, d.h. im Durchschnitt 6 dB unter den Werten, die etwa 20 Jahre früher ermittelt wurden (vgl. Abb. 1). Heute (im Jahr 2006) sind bei einem LDN = 57 dB ca. 25 % der Betroffenen hoch belästigt (vgl. Abb. 2). Da es keine Anzeichen dafür gibt, dass dieser zeitliche Trend gestoppt wird,

ist zu erwarten, dass es auch in den nächsten Jahren eine zunehmend steigende Fluglärm-Belästigung trotz sinkender Mittelungspegel gibt. Bei Annahme der Fortsetzung des nicht-linearen Trends der Fluglärm-Belästigung ist zu erwarten, dass im Jahre 2015 schon bei einem LAeq = 53 ca. 25 % der Betroffenen hoch belästigt sind.

3. Die Gründe für die Zunahme der Belästigung im Verlauf der letzten Jahrzehnte sind noch nicht genau bekannt, aber es gibt mindestens zwei plausible Vermutungen: erstens ist die Anzahl der Flugbewegungen an praktisch allen Flughäfen von Jahr zu Jahr mehr oder weniger kontinuierlich gestiegen, zweitens wurden in den vergangenen Jahren insbesondere an internationalen Flughäfen zunehmend die Randstunden des Tages mit Flugverkehr belegt – das sind gerade diejenigen Tageszeiten, zu denen die Flughafenanwohner zu Hause sind.
4. Bei nächtlichen Störungen und Belästigungen ist die Datenlage unsicherer, weil einerseits für elektrophysiologische Schlaftiefen-Indikatoren große Unterschiede zwischen Labor- und Felduntersuchungen festgestellt wurden (vgl. Basner et al. 2004), andererseits verbal berichtete Schlafstörungen zwangsläufig verzerrt sein müssen, weil sie nur einen kleinen Teil der Nacht umfassen können. Beziehen wir uns dennoch auf verbale Daten, können wir feststellen, dass nach der zusammenfassenden Analyse der „Working Group on Health and Socio-Economic Aspects of Noise“ (2004) bei LAeq,Nacht = 45 dB ca. 5 % der Betroffenen angeben, im Schlaf stark gestört zu sein; bei 50 dB sind es ca. 7,5 %, und bei 55 dB sind es ca. 11 %. Das WHO-Papier von Berglund & Lindvall (1995) empfiehlt, LAeq,Nacht = 45 dB(A) außen nicht zu überschreiten.
5. Übersetzen wir die im Gesetzentwurf 16/508 (2006) genannten Grenzwerte für bestehende Flughäfen in den Anteil hoch belästigter Personen entsprechend internationalen Konventionen (vgl. Schultz 1978; Miedema & Vos 1998), so finden wir heute nach Van Kempen & Van Kamp (2005) im Durchschnitt bei LAeq,Tag = 65 dB ca. 45% und bei LAeq,Tag = 60 dB ca. 35 % hoch belästigte Personen. Das bedeutet, dass bei Anwendung der im Gesetzentwurf vorgesehenen Grenzwerte für bestehende Flughäfen am Tage schon heute bis zu 50 % weniger Betroffene geschützt werden, als nach dem 25%-Kriterium erforderlich. In Zukunft wird der Anteil ungeschützter Personen noch steigen.
6. Der im Gesetzentwurf genannte Nacht-Grenzwert von LAeq,Nacht = 55 dB für bestehende Flughäfen liegt 10 dB über dem im WHO-Papier (Berglund & Lindvall 1995) empfohlenen Grenzwert. Für LAeq,Nacht = 55 dB prognostiziert die oben erwähnte EU-Working Group (2004) ca. 11 % Betroffene, die stark im Schlaf gestört werden.

Zusammenhang zwischen LDN für 25% Hochbelästigte und Untersuchungsjahr

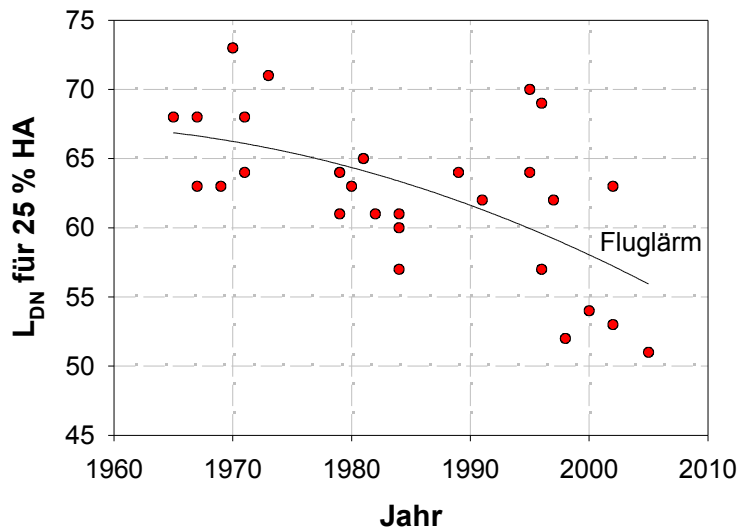


Abbildung 2: Trend abnehmender Fluglärm-Pegel bei konstanter Belästigung von 1964 bis heute.

7. Für neue und wesentlich geänderte Flughäfen müssen nicht nur deshalb schärfere Grenzwerte gelten, weil sich der eben geschilderte Zeitliche Trend zu höherer Fluglärm-Belästigung fortsetzt – und zwischen Planung und Inbetriebnahme mehrere Jahre vergehen, sondern auch deshalb, weil eine wesentliche Änderung generell zu höheren Belästigungen in der Bevölkerung führt (sog. „Überschuss-Reaktion“, vgl. Raw & Griffiths 1990; Schuemer & Schreckenber 2000; Guski 2003). Allerdings ist zu bezweifeln, dass die im Gesetzentwurf vorgesehene starre Absenkung der Grenzwerte um 5 dB für die betroffene Bevölkerung eine befriedigende Regelung darstellt, weil sich herausgestellt hat, dass das Ausmaß der sog. „Überschuss-Reaktion“ linear vom Betrag der durch die neue Fluglärm-Situation entstandenen Pegel-Änderung abhängt (vgl. Fidell & Silvati 1998; Fidell, Silvati & Haboly 2002; Reanalyse der Daten in Guski 2003). Aus dieser Perspektive wäre eine Regelung wirkungsgerechter, die den Schutz gegenüber geänderten Fluglärm-Belastungen vom Ausmaß der Belastungs-Änderung abhängig macht.

2. Unterschiede in der Wirkung von militärischem und zivilem Fluglärm:

Schallimmissionen von tieffliegenden militärischen Strahlflugzeugen unterscheiden sich deutlich von Immissionen, welche von zivilen Verkehrsflugzeugen verursacht werden. Sie weisen hohe Spitzenpegel, hohe Anstiegssteilheiten, gehörkritische Frequenzzusammensetzungen, häufigere Pegelnachschwankungen, gelegentlich dichte Rotten- bzw. Formationsflüge auf. Stets unvorhersehbar aus relativer Ruhe auftauchend sind sie in ihrer Wirkung auf den Organismus mit anderen Umweltschallen nur sehr bedingt vergleichbar (Interdisziplinärer Arbeitskreis 2004). Generell ist fraglich, ob die Beschreibung der akustischen Belastung durch Energie-äquivalente Dauerschallpegel der Art des militärischen Fluglärms angemessen ist. Die Wirkungen militärischen Fluglärms auf die Bevölkerung sind allerdings selten systematisch untersucht worden. Fassen wir diese Ergebnisse zusammen, so „ergeben sich zumindest keine Hinweise darauf, dass militärischer Fluglärm weniger lästig sei als ziviler Fluglärm“ (Interdisziplinärer Arbeitskreis 2004, S. 47). Insofern ist die generelle Erhöhung der Grenzwerte für militärischen Fluglärm um 3 dB aus Sicht der Lärmwirkungsforschung nicht zu unterstützen.

3. Wirkung wechselnder Flugbetriebsrichtungen - zur sog. „Sigma-Regelung“ im Gesetzentwurf:

Generell ist davon auszugehen, dass wechselnde Flugbetriebsrichtungen störender und belästigender wirken als konstante Betriebsrichtungen, weil der Wechsel unregelmäßig erfolgt und z.B. eine genaue Planung lärmsensibler Außen-Aktivitäten von Flughafen-AnwohnerInnen nicht möglich ist. Spezifisch zu dieser Frage passende Wirkungsdaten sind jedoch derzeit nicht vorhanden. Indirekt können jedoch Wirkungsdaten aus zwei (bisher unveröffentlichten) Quellen genutzt werden:

a) eine Diplomarbeit (Höcke 2005) mit systematischen Befragungen von je 20 Personen am Flughafen Frankfurt/M (in Raunheim und Neu-Isenburg) über die Auswirkungen des Fluglärms, der Wetterlage, der Betriebsrichtung usw.. Die Wohnungen der Befragten waren vergleichbaren LAeq,Tag-Werten (nach Realverteilung) ausgesetzt. Es stellte sich heraus, dass die untersuchten Raunheimer insgesamt stärker gestört und belästigt waren als die Neu-Isenburger, wobei nach Meinung der Befragten weniger der Wechsel der Betriebsrichtung selbst, sondern eher die damit verbundenen starken Pegelsprünge im Fall Raunheims gegenüber der gleichmäßigeren Belastung in Neu-Isenburg dafür verantwortlich sind.

Angesichts der kleinen Stichprobe sind diese Ergebnisse allerdings mit Vorsicht zu verwenden.

- b) eine Reanalyse von Befragungsdaten, die Dr. Kastka 1998 am Flughafen Frankfurt/M erhoben hat: Für eine ausgewählte Gruppe von Untersuchungsgebieten wurden erhobene Daten zur Störung und Belästigung durch Fluglärm in statistischen Zusammenhang mit verschiedenen akustischen Belastungsmaßen gebracht (vgl. Guski, Felscher-Suhr & Isermann, in Vorb.). Hier zeigte sich, dass die in der Befragung skalierten Störungen von Tages-Aktivitäten durch Fluglärm sowohl mit dem LAeq nach Realverteilungsmodell des Vorjahres als auch mit dem LAeq nach der Sigma-Regel (2 Sigma für Tag, 3 Sigma für Nacht über mehrere Jahre) gleich hoch korrelieren. Die Fluglärm-Berechnung nach 100/100 hat in diesem Datensatz schwächere Zusammenhänge mit Störungen/Belästigungen; ebenso andere Modelle, wie z.B. der "charakteristische Maximalmonat" und verschiedene Pegelschwankungs-Modelle.

Zusammengefasst stellen wir fest, dass die Fluglärm-Berechnung nach dem Realverteilungs-Modell im Vergleich mit mehreren anderen Berechnungsmodellen eine recht gute Vorhersage von Belästigungen und Störungen gestattet. Die Berechnung nach dem Sigma-Modell zeigt in Bezug auf Tages-Störungen vergleichbar hohe Korrelationen. Allerdings sind die bisher durchgeführten Analysen nur sehr indirekte Tests; denkbar ist, dass spezifische Untersuchungen – z.B. mit Konzentration auf die Nutzung der Außenbereiche von Wohnungen, oder mit Konzentration auf nächtliche Störungen – zu anderen Ergebnissen führen.

4. Definition „wesentlicher Änderungen“ und Wirkungen geänderter Flugbetriebs

1. Nach § 2 des Gesetzentwurfs, Satz 3, „ist die bauliche Erweiterung eines Flugplatzes immer wesentlich, wenn eine neue Start- oder Landebahn gebaut wird. Nach Satz 4 liegt eine wesentliche bauliche Erweiterung auch dann vor, wenn es auf Grund einer baulichen Erweiterung zu einer Vergrößerung des Lärmschutzbereichs um mindestens 25 % oder zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels LAeq Tag an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels LAeq Nacht an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 3 dB(A) kommt. Die bauliche Erweiterung muss damit ursächlich sein für die Vergrößerung des Lärmschutzbereichs oder die Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels; allein eine Veränderung von Art und Umfang des Flugbetriebs ist dafür nicht ausreichend.“ Praktisch bedeutet dieser Passus, dass außer im Fall des Neubaus einer Startbahn keine bauliche Änderung als „wesentlich“ eingestuft werden wird. Änderungen der Anzahl der Flugbewegungen oder ihrer zeitlichen Verteilung werden ausgeschlossen.
2. Wenn oben festgestellt wurde, dass einer der plausibelsten Gründe für die Zunahme der Belästigung und Störung trotz sinkender Mittelungspegel in der Zunahme der Häufigkeit von Flugbewegungen liegt, dann stellt die Nichtberücksichtigung von Änderungen des Flugbetriebs bei der Definition „wesentlicher Änderungen“ ein schwerwiegendes Problem dar. Die Betroffenen können auch dann einen wesentlich geänderten Flughafen erleben, wenn sich der Mittelungspegel gar nicht ändert, wohl aber deutlich mehr Flugzeuge insgesamt oder nur deutlich mehr Flugzeuge in den Tagesrandstunden fliegen.
3. Ein baulich oder betrieblich wesentlich geänderter Flughafen erzeugt generell höhere Belästigungs- und Störungsangaben in der Bevölkerung, als auf Grund der Mittelungspegel unter sog. „stationären Bedingungen“ zu erwarten ist (vgl.

(Interdisziplinärer Arbeitskreis 2004). Die höhere Belästigungs- und Störfunktion ist in der Regel schon vor Durchführung der Änderung sichtbar und ist teilweise bis zu 9 Jahren nach der Änderung nachweisbar (Griffiths & Raw 1989). Der Umstand, dass Änderungserwartungen bereits belästigend wirken, macht deutlich, dass Lärmwirkungen zu großen Anteilen psychologischer Natur sind, die auch mit psychologischen Mitteln (z.B. stärkere Beteiligung der Betroffenen bei Planung und Kontrolle des Flugbetriebs) bekämpft werden sollten. Der Umstand, dass Änderungswirkungen sehr lange über den Zeitpunkt der Änderung hinaus nachweisbar sind, macht deutlich, dass Änderungseffekte nicht zu vernachlässigen sind.

5. Überprüfungszeiträume

Artikel 1, §2 Abs. 3 schreibt vor, dass die Bundesregierung 10 Jahre nach Verkündung des Gesetzes und spätestens nach Ablauf von jeweils 10 weiteren Jahren Bericht erstattet. Angesichts der dramatischen Veränderungen, die der Luftverkehr in den vergangenen Jahrzehnten erlebte, und angesichts der dramatisch steigenden Belästigung der Bevölkerung im gleichen Zeitraum (s.o.) erscheinen erstens die im Gesetzentwurf festgeschriebenen 10 Jahre für die Berichterstattung zu lang, zweitens ist unverständlich, dass nicht gleichzeitig mit der Überprüfung der Grenzwerte nicht auch ihre Korrektur gesetzlich geregelt wird.

6. Schutzkonzept von Griefahn et al. als Grundlage für die Novellierung ?

Das Gutachten von Griefahn et al. Für den Flughafen Frankfurt/M (2002) mag in der gerichtlichen Praxis eine große Bedeutung haben – aus wissenschaftlicher Sicht ist es in mehrfacher Hinsicht fragwürdig (vgl. Guski 2003; Maschke et al. 2004). Erinnerung sei hier nur an zwei Punkte: 1. behaupten die Autoren in der Überschrift, „ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen / Flugplätzen“ vorzustellen, definieren aber weder die „wesentliche Änderung“, noch differenzieren sie in ihrer Bewertung zwischen nicht-geänderten und geänderten Flughäfen. 2. scheinen ihre Bewertungen der Belästigung und Störungen durch Fluglärm auf historischen Fluglärm-Untersuchungen zu beruhen, die heute nicht mehr anwendbar sind (siehe oben). Anders ist ihr „präventiver Richtwert“ von LAeq,Tag = 62 dB nicht zu erklären. Bei diesem Wert sind heute etwa 48 % der Betroffenen stark belästigt.

Literatur:

Basner, M., Buess, H., Elmenhorst, D., Gehrich, A., Luks, N., Maaß, N., Mawet, L., Müller, E.-W., Müller, U., Plath, G., Quehl, J., Rey, E., Samel, A., Schulze, M., Vejvoda, M. & Wenzel, J. (2004). Nachtfluglärmwirkungen (Band 1): Zusammenfassung. Köln: DLR, <http://www.dlr.de/me/Institut/Abteilungen/Flugphysiologie/Fluglaerm/FB2004-07-D.pdf>.

Berglund, B. & Lindvall, T. (1995). Community Noise. Archives of the Center for Sensory Research, 2, 1-180.

Fidell, S. & Silvati, L. (1998). Evaluation of community response to aircraft noise following completion of runway 08L/26R at Vancouver International Airport. BBN Report No. 8247, Canoga Park, CA: BBN.

Fidell, S., Silvati, L. & Haboly, E. (2002). Social survey of community response to a step change in aircraft noise exposure. Journal of the Acoustical Society of America, 111, 200-209.

- Griefahn, B., Jansen, G., Scheuch, K. & Spreng, M. (2002). Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen / Flugplätzen. Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 49, 171-175.
- Griffiths, I.D. & Raw, G.J. (1989). Adaptation to changes in traffic noise exposure. Journal of Sound and Vibration, 132, 332-336.
- Guski, R. (2003). Neuer Fluglärm gleich alter Fluglärm? Kritische Anmerkungen zu einer Expertenmeinung und ein Vorschlag zur Prognose-Berechnung der erheblichen Belästigung bei wesentlich geänderter Fluglärm-Belastung. Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 50, 14-25.
- Guski, R. (2004). How to forecast community annoyance in planning noisy facilities? Noise & Health, 6, 59-64.
- Guski, R., Felscher-Suhr, U. & Isermann, U. (in Vorb.). Wirkungsgerechte Berechnung der Fluglärmbelastung bei wechselnder Betriebsrichtung. Bochum: Ruhr-Universität.
- Höcke, A. (2005). Psychologische Auswirkungen wechselnder Betriebsrichtungen auf Flughafenanwohner. Bochum: Ruhr-Universität Bochum, Fak. f. Psychologie, Unveröffentlichte Diplomarbeit.
- Interdisziplinärer Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt (2004). Fluglärm 2004. Stellungnahme des Interdisziplinären Arbeitskreises für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt. Berlin: Umweltbundesamt.
<http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/anlagen/fluglaermwirk.pdf>.
- Maschke, C., Feldmann, J. & Hecht, K. (2004). "Kritische Toleranzwerte" - lärmmedizinischer Fortschritt oder anachronistische Richtwerte in neuem Gewand? Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 51, 59-64.
- Miedema, H.M.E. & Vos, H. (1998). Exposure-response relationships for transportation noise. Journal of the Acoustical Society of America, 104, 3432 -3445.
- Rohrmann, B. (1984). Psychologische Forschung und umweltpolitische Entscheidungen: das Beispiel Lärm. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Raw, G. & Griffiths, I.D. (1990). Subjective response to changes in road traffic noise: a model. Journal of Sound and Vibration, 141, 43-54.
- Schuemer, R. & Schreckenber, D. (2000). Änderung der Lärmbelastung bei Maßnahme bedingter, stufenweise veränderter Geräuschbelastung. Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 47, 134-143.
- Schultz, T.J. (1978). Synthesis of social surveys on noise annoyance. Journal of the Acoustical Society of America, 64, 377-405.
- Van Kempen, E.E.M.M. & Van Kamp, I. (2005). Annoyance from air traffic noise. Possible trends in exposure-response relationships. Report 01/2005 MGO EvK, Reference 00265/2005, Bilthoven (NL): RIVM.
- Working Group on Health and Socio-Economic Aspects of Noise (2004). Position paper on dose-effect relationships for night time noise. Brussels: European Union, unpublished paper.

Stellungnahme für die Anhörung des Umweltausschusses des Bundestages zum „Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen“, BTDrucks 16/508 am 8. Mai 2006.

1. Vorausschicken will ich, dass ich einen Teil der im Katalog gestellten Fragen mangels ausreichender Kompetenz nicht beantworten kann (z. B. viele Fragen zur Lärmwirkungsforschung, zu Berechnungsfragen, zu Kostenfolgen und zur Situation in anderen Staaten). Bei manchen anderen Fragen möchte ich mich – jedenfalls in der schriftlichen Äußerung – deswegen zurückhalten, weil sie Themen betreffen, die im Zuge mehrerer Rechtsstreitigkeiten zu klären sind, die zur Zeit bei dem von mir geleiteten 4. Senat des Bundesverwaltungsgerichts anhängig sind (z. B. Flughafen Leipzig, Flughafen Dresden, Flughafen Düsseldorf) oder bei denen, wie im Fall des Flughafens Berlin-Schönefeld, die schriftlichen Urteilsgründe noch nicht zugestellt sind.

2. Meine schriftliche Stellungnahme wird sich deshalb auf eine Thematik konzentrieren, die ich für die wichtigste des gesamten Gesetzentwurfs halte, die aber an eher versteckter Stelle des Entwurfs angesprochen ist. Ich meine damit die Regelung in Art. 2 Nr. 1 des Gesetzentwurfs mit der dort vorgeschlagenen Ergänzung des **§ 8 Abs. 1 LuftVG**. Diese Ergänzung würde erstmals die dringend erforderliche, seit Jahrzehnten angemahnte, aber immer wieder verschleppte Problematik der für luftverkehrsrechtliche Zulassungsentscheidungen (Planfeststellungen oder Plangenehmigungen nach § 8 LuftVG sowie Genehmigungen nach § 6 LuftVG) maßgebenden Grenzwerte in Angriff nehmen, wenn auch nur in einem ersten Schritt.

Das Fehlen von normativ verbindlich festgelegten Grenzwerten für die Gewährung passiven Schallschutzes (einschließlich Entschädigung) wird seit langem in der öffentlichen Diskussion wie im Fachschrifttum beklagt. Was dieses Defizit für die Praxis bedeutet, vermag nur derjenige wirklich zu ermessen, der einerseits an

behördlichen oder gerichtlichen Verfahren um den Bau oder die Änderung von Flughäfen beteiligt war und der andererseits die entsprechende Problematik bei der Zulassung anderer lärmintensiver Infrastruktureinrichtungen (Straßen, Bahnstrecken) oder gewerblicher oder sonstiger Anlagen kennt. Während bei letzteren die Frage der zugrunde zu legenden Grenzwerte wegen der jeweiligen normativen Vorgaben (z. B. Verkehrslärmschutzverordnung, Sportanlagenverordnung, TA Lärm) so gut wie keine Rolle spielt, entwickelt sich in jedem Verfahren um die Neuanlage oder bauliche Änderung eines Flughafens oder Änderung flugbetrieblicher Regelungen aufs Neue ein nicht enden wollender Streit um die maßgeblichen Lärmwerte. Man kann dies nur als eine enorme **volkswirtschaftliche Verschwendung** von Zeit und menschlicher Arbeitskraft zahlloser Personen in Behörden und Gerichten sowie bei Betreibern, Lärmbetroffenen, Rechtsanwälten und Sachverständigen bezeichnen. Das Planfeststellungsverfahren um den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld und das anschließende Gerichtsverfahren ist ein wahrhaft abschreckendes Beispiel hierfür. Die schon laufenden oder bevorstehenden Verfahren um neue Start- und Landebahnen in Frankfurt a. M. und München lassen ein ähnliches Schreckensszenario erwarten, wenn sich auf der normativen Ebene nichts ändert. Rechtssicherheit und befriedende Wirkung von Verfahren bleiben hier in unverantwortlicher Weise auf der Strecke.

2. Die Parole muss also beim Thema Fluglärm lauten: „Deregulierung durch Regulierung“. Vor diesem Hintergrund sind die Aktivitäten der Bundesregierung und des Parlaments, das Problem des Fluglärms zuerst und gerade durch eine Novellierung des FluglärmG anzugehen, eher suboptimal, auch wenn das Gesetz zweifellos veraltet ist. Denn dieses Gesetz zäumt gewissermaßen das Pferd vom Schwanz her auf, weil es primär ein Gesetz zur bauplanungsrechtlichen Beschränkung von Siedlungsmöglichkeiten in der Umgebung von Flugplätzen ist. Wichtiger in gesellschaftlicher Hinsicht, insbesondere für die Akzeptanz von notwendigerweise lärmverursachenden Flughäfen, wäre eine klare normative Regelung über die bei luftverkehrsrechtlichen Zulassungsentscheidungen zu beachtenden Lärmgrenzwerte im Luftverkehrsgesetz und in einer auf § 32 LuftVG zu stützenden Fluglärmschutzverordnung gewesen.

3. Da ein solches Gesetzgebungsvorhaben derzeit realistischerweise nicht in Sicht ist, ist die in Art. 2 Nr. 1 des Gesetzentwurfs vorgesehene „Hilfskonstruktion“ zumindest ein zu begrüßender Anfang, der der Praxis erst einmal weiterhelfen würde. Ich bitte deshalb die gesetzgebenden Organe dringend, nicht auf diesen „zulassungsrechtlichen“ Teil des Gesetzentwurfs zu verzichten. Freilich kann die vorliegende Fassung nicht als abschließende Regelung aller Fragen angesehen werden und weist zudem einige Unzulänglichkeiten auf, die beseitigt werden sollten. Dazu in aller Kürze Folgendes:

3.1 Zunächst stellt sich angesichts der „weichen“ Formulierung in der Entwurfsfassung des § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG („im Rahmen der Abwägung ... zugrunde zu legen“) die grundlegende Frage der rechtlichen Verbindlichkeit der Vorschrift für die Behörden und Gerichte. Hilfreich für den Rechtsanwender wäre es nur, wenn die Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 E-FluglärmG den Rechtscharakter echter Grenzwerte im Sinne des § 9 Abs. 2 LuftVG i. V. mit § 74 Abs. 2 VwVfG und § 3 Abs. 1 BImSchG haben, die eine durch Abwägung nicht übersteigbare Grenze markieren, wie dies etwa bei den in der Verkehrslärmschutzverordnung genannten Werten der Fall ist. Mit anderen Worten: Jede Überschreitung der Werte muss zwingend Schutzansprüche gegen den Träger des Vorhabens auslösen, primär durch Schallschutzmaßnahmen, hilfsweise bei Unmöglichkeit oder Untunlichkeit durch Entschädigung gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG.

Bei der jetzigen Formulierung ist zu befürchten, dass ein langwieriger Streit darüber entsteht, ob die betreffenden Werte nicht bloße Anhaltspunkte (Abwägungsdirektiven) im Rahmen der Abwägung sind, die bei entsprechend gewichtigen gegenläufigen Belangen auch folgenlos zurückgedrängt werden können. Der Umstand, dass § 1 E-FluglärmG als Gesetzeszweck den „Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm“ anführt und damit wörtlich die Definition der „schädlichen Umwelteinwirkungen“ in § 3 Abs. 1 BImSchG aufnimmt, räumt die Zweifel nicht aus. In Anlehnung an § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) könnte eine eindeutige Formulierung des § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG lauten:

„Zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm ist sicherzustellen, dass die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm nicht überschritten werden“.

3.2 Bei den pauschal in Bezug genommenen Werten für die Tag-Schutzzonen in § 2 Abs. 2 E-FluglärmG taucht folgendes Problem auf: Eindeutig ist, dass für die Grundstücke in der Tag-Schutzzone 1 in den vom künftigen § 8 Abs 1 Satz 3 LuftVG erfassten Zulassungsentscheidungen dem Vorhabenträger Schutzvorkehrungen auferlegt werden müssen, entsprechend dem in § 9 Abs. 1 Satz 1 E-FluglärmG normierten Rechtsanspruch. Der hierfür maßgebende Wert eines Dauerschallpegels von 60 dB(A) wäre folgerichtig ein echter Grenzwert. Dieser Wert ist übrigens – mit Billigung des Bundesverwaltungsgerichts – auch im Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Flughafens Schönefeld für die Abgrenzung des Tag-Schutzgebietes festgesetzt worden. Hingegen dürfte die Tag-Schutzzone 2 mit dem zur Grenzziehung herangezogenen Dauerschallpegel von 55 dB(A) nicht für die Bildung eines echten Grenzwerts bei Zulassungsentscheidungen in Betracht kommen. Denn für die in dieser Zone liegenden Grundstücke sieht der E-FluglärmG ja gerade keine Erstattungspflicht des Flughafenbetreibers vor. Zur Klarstellung könnte die oben vorgeschlagene Formulierung des § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG wie folgt konkretisiert werden:

„Zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm ist sicherzustellen, dass die jeweils anwendbaren Werte der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone in § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm nicht überschritten werden“.

Im Übrigen sei darauf hingewiesen, dass neuere Planfeststellungsbeschlüsse – etwa der zum Flughafen Berlin-Schönefeld – die Tag-Schutzgebiete nicht nur mit Hilfe eines Dauerschallpegels, sondern ergänzend auch unter Heranziehung eines Maximalpegels bestimmen. Da aber die Regelung im künftigen § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG ohnehin nicht alle mit den Grenzwerten zusammenhängenden Probleme abschließend regeln kann und soll (z. B. auch die Absenkung der Grenzwerte für

besonders schutzbedürftige Einrichtungen), sollte sie nicht mit einer etwaigen Regelung über Maximalpegel überfrachtet werden.

3.3 Nicht eindeutig, aber wohl zu bejahen ist die Frage, ob mit dem Verweis in § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG auf die Werte in § 2 Abs. 2 E-FluglärmG auch die Regelung in § 9 Abs. 5 E-FluglärmG über die Entschädigung für die Verlärmung des Außenwohnbereichs in die luftverkehrsrechtlichen Zulassungsentscheidungen inkorporiert wird. Die dort genannten z. T. sehr weiträumigen Fristen für das Fälligwerden der Entschädigung scheinen mir unter dem Blickwinkel des § 9 Abs. 2 LuftVG in Verbindung mit § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG fragwürdig zu sein.

3.4 Als letztes Problem möchte ich die vorgesehene Regelung des § 8 Abs. 1 Satz 4 LuftVG ansprechen. Dass die Werte des § 2 Abs. 2 E-Fluglärm-G auch für Genehmigungsentscheidungen nach § 6 LuftVG gelten sollen, ist an sich nur folgerichtig. Zu § 6 gehören aber auch die – praktisch außerordentlich wichtigen – Genehmigungen für eine Änderung des Betriebs des Flugplatzes (vgl. § 6 Abs. 4 Satz 2 LuftVG), ohne dass damit bauliche Änderungen einhergehen. Im hier gegebenen Zusammenhang von Interesse sind insbesondere Änderungen der bestehenden Regelungen über den Flugbetrieb, die zu einer Erhöhung oder räumlichen Veränderung der Lärmbelastung führen. Soll diese Änderungsgenehmigung die Grenzwerte des § 2 Abs. 2 Satz 2 E-FluglärmG einhalten müssen? Nach der in § 2 Abs. 2 Satz 3 und 4 E-FluglärmG enthaltenen Wertung sicher nicht. Eine ausdrückliche Klarstellung im Text des künftigen § 8 Abs. 1 Satz 4 LuftVG ist wohl entbehrlich, weil sich die Frage auch durch Auslegung der Bestimmung beantworten lässt.

Dr. Stefan Paetow

Dipl.-Ing. Dipl.-Biologe
Helmar Pless
Gebhardtstr. 26
45147 Essen
Tel.: 0201/ 3166118
Email: Helmar.Pless@t-online.de

Stellungnahme zum Regierungsentwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 1. Februar 2006 im Rahmen der Bundestagsanhörung am 8. Mai 2006

1. Zur Genese des Fluglärmgesetzes bzw. der gescheiterten Novellierungsversuche

Für die aktuelle Diskussion ist es wichtig, sich die Entstehungsgeschichte des Gesetzes vor Augen zu führen.

Das 1971 verabschiedete Fluglärmgesetz stützt sich auf eine über zehnjährige wissenschaftliche und parlamentarische Vorbereitung. Der erste Entwurf wurde 1966 von einer interparlamentarischen Arbeitsgemeinschaft aus Abgeordneten sämtlicher Bundestagsfraktionen in den Bundestag eingebracht. Ziel der Abgeordneten war die Verhinderung eines Heranwachsens von Wohnsiedlungen an Flughäfen. Bereits dort wohnenden Menschen sollte die Möglichkeit verschafft werden, ohne unzumutbare Vermögenseinbußen aus diesen Bereichen wegzuziehen. Regelungen zum militärischen Fluglärm wurden zunächst ausgeklammert.

Der Gesetzentwurf sah drei Lärmzonen mit den Grenzen 62 Dezibel (A), 67 dB(A) und 72 dB(A) vor. Damit wich man von dem Richtwertschema des damaligen Standes der Lärmwirkungsforschung – dem sog. Göttinger Fluglärmgutachten – ab. Grund hierfür war, das finanziell Tragbare mit dem gesundheitlich „auf ein unabweisbares Maß“ Erwünschten in Einklang zu bringen.

Bemerkenswert ist, dass der Entwurf aus dem Jahre 1966 ein generelles Bauverbot in der Schutzzone 1 vorsah, außerdem eine Enteignung auf Verlangen, eine Entschädigung bei bebauten Grundstücken sowie einen Mietpreisausgleich. Wegen der befürchteten hohen Kosten führte der Gesetzentwurf zu starkem politischen Widerstand bei den Flughafenunternehmen, aber auch bei den finanziell an den Flughafengesellschaften beteiligten Gemeinden, Landkreisen, Bundesländern sowie der Bundesregierung.

Um die massiven Widerstände zu überwinden, wurde der Gesetzentwurf überarbeitet. Die drei Schutzzonen wurden auf zwei reduziert. Durch Anhebung der äquivalenten Dauerschallpegel auf die Grenzwerte von 67 dB (A) für die Schutzzone 1 und 75 dB(A) für die Schutzzone 2 verkleinerten sich diese Schutzzonen erheblich. Auf ein generelles Bauverbot, Enteignungs- und Entschädigungsregelungen bei bebauten Grundstücken sowie den Mietpreisausgleich wurde komplett verzichtet.

Der Bundestag verabschiedete 1969 diesen stark überarbeiteten Gesetzentwurf. Der Bundesrat intervenierte. Im Vermittlungsausschuss wurde daraufhin die Streichung des Aufwendungsersatzes für Schallschutzmaßnahmen beschlossen. Der Ablauf der Legislaturperiode verhinderte eine Entscheidung des Bundestages.

In der darauffolgenden Legislaturperiode brachten sowohl CDU/CSU als auch die SPD zusammen mit der FDP neue Gesetzentwürfe ein. Alle 3 Fraktionen einigten sich auf eine gemeinsame Fassung. Dieser Neuentwurf wurde schließlich im Jahre 1970 **einstimmig** vom Bundestag beschlossen. Weitere Versuche des Bundesrates, diesen Gesetzesvorschlag nochmals in Richtung auf weitere Kostensenkungen zu beschneiden schlugen fehl. Nach Zustimmung des Bundesrates trat das Gesetz 1971 in Kraft.

Bereits seit vielen Jahren gibt es parteiübergreifend die Einschätzung, dass das Gesetz seinen eigentlichen Zweck, die Siedlungsentwicklung im Flughafenumland angemessen zu steuern und die Menschen wirkungsvoll vor Fluglärm zu schützen, nicht erfüllt. Ernsthafte Bemühungen einer Novellierung des Fluglärmgesetzes gab es jedoch erst mit dem Antritt der ersten rot-grünen Bundesregierung. Eine genauere Betrachtung der Referentenentwürfe des Bundesumweltministeriums unter Jürgen Trittin zeigt, dass sich die Entwürfe durch den massiven Druck der anderen Ressorts (insbesondere Bundesverkehrsministerium und Bundesverteidigungsministerium) sowie der Luftverkehrswirtschaft immer stärker von den Interessen der Fluglärm-betroffenen entfernte.

Verglichen mit dem derzeit vorliegenden Regierungsentwurf zeichneten sich ältere Referentenentwürfe des Bundesumweltministeriums durch folgende aus Sicht der Lärmbetroffenen vorteilhafteren Regelungen aus:

1.1. BMU-Referentenentwurf vom 15.11.2000:

- Größerer Anwendungsbereich des Gesetzes: Auch Landeplätze mit mehr als 5.000 Starts in den sechs verkehrsreichsten Monaten (entspricht etwa 16.600 Flugbewegungen pro Jahr) sowie Luft-/Boden-Schießplätze sollen einbezogen werden.
- Wesentlich schärfere Werte für die Nachtschutzzone: 45 dB(A) für bestehende Flugplätze, 42 dB(A) für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze. Der aktuelle Regierungsentwurf sieht dagegen für bestehende Flugplätze 55 dB(A) bzw. einen maximalen Innenpegel von $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 57 \text{ dB(A)}$ vor. Für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze soll laut Regierungsentwurf folgendes

gelten: bis zum 31.12.2010: 53 dB(A) bzw. ein maximaler Innenpegel von $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 57 \text{ dB(A)}$ und ab dem 01.01.2011: 50 dB(A) sowie ein maximaler Innenpegel von $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 53 \text{ dB(A)}$.

1.2. BMU-Referentenentwurf vom 1. 10. 2003:

- Verwendung der europaweit gültigen Indizes L_{den} und L_{night} , die auch bei der Lärmkartierung gemäß Umgebungslärmrichtlinie Anwendung finden. Der Regierungsentwurf enthält hingegen die Lärmindizes L_{AeqTag} bzw. $L_{AeqNacht}$. Eine Verwendung der Lärmindizes L_{AeqTag} bzw. $L_{AeqNacht}$ führt im Durchschnitt bei zivilen Flugplätzen zu einer um 1-2 dB(A) niedrigeren (weniger scharfen) Bewertung des Lärmgeschehens gegenüber einer Verwendung des L_{den} . Noch gravierender sieht es bei ausgeprägten Nachtflughäfen wie Köln/Bonn aus. Hier verschafft die Lärmbeurteilung auf Basis des L_{Aeq} dem Flughafenbetreiber einen Vorteil von 4 bis 5 dB(A) gegenüber einer Lärmbeurteilung auf der Basis des L_{den} .
- Vergrößerung der Fluglärnkommision: Einer Fluglärnkommision dürfen demnach auch mehr als 15 Mitglieder angehören. Auch Vertreter der Gemeinden, die von einer strategischen Lärmkarte nach EU-Umgebungslärmrichtlinie, berührt werden, sollen vertreten sein (im Regierungsentwurf nicht mehr enthalten).
- Erweiterte Beteiligungsrechte für anerkannte Lärmschutz- und Umweltvereine: Die Gelegenheit zur Stellungnahme und das Recht auf Einsicht in die lärmfachlichen Unterlagen im Rahmen der Vorbereitung von Rechtsverordnungen, die An- und Abflugstrecken oder Warteräume festlegen. Außerdem sollen anerkannte Vereine das Recht erhalten, bei Verfahren zur Planfeststellung und Plangenehmigung über lärmrelevante Vorhaben, lärmfachliche Unterlagen einzusehen und die Gelegenheit erhalten, hierzu Stellungnahmen abzugeben (Regelung im Regierungsentwurf nicht mehr enthalten).
- Verbandsklagerecht für anerkannte Lärmschutz- und Umweltvereine gegen die Festsetzung des Lärmschutzbereiches, gegen Rechtsverordnungen, die An- und Abflugstrecken oder Warteräume für einzelne Flugplätze festlegen sowie gegen Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen über lärmrelevante Vorhaben. (im Regierungsentwurf nicht mehr enthalten).
- Klagerecht von Kommunen gegen die Festsetzung des Lärmschutzbereiches (im Regierungsentwurf nicht mehr enthalten).
- Beteiligungs- und Klagerechte für Kommunen bei der Festlegung von Flugrouten (im Regierungsentwurf nicht mehr enthalten).
- Pflicht zur Bestellung eines Fluglärmschutzbeauftragten durch die Bundesländer an Flugplätzen mit Lärmschutzbereich. Dieser soll den Unternehmer des Flugplatzes, die für die Flugsicherung zuständigen Stellen, die Luftfahrtunternehmen und die Luftfahrzeugführer in Angelegenheiten, die für den Schutz vor Fluglärm bedeutsam sein können, beraten und auf die Entwicklung und Einführung lärm- armer Betriebsweisen hinwirken. Außerdem soll er den zuständigen Behörden in

regelmäßigen Zeitabständen Bericht erstatten sowie den von Fluglärm betroffenen Anwohnern Auskünfte erteilen. Eine solche Regelung wurde auch vom die Bundesregierung beratenden Ausschuss nach § 32 a Luftverkehrsgesetz gefordert.

- Erlass von Rechtsverordnungen mit Bezug zum Fluglärm nur im Einvernehmen mit dem Umweltbundesamt. Der Regierungsentwurf sieht lediglich eine Benehmensregelung vor.

1.3. BMU-Referentenentwurf vom 20.06.2004:

- Kein Bonus für militärische Flugplätze: auch an neuen oder wesentlich baulich erweiterten militärischen Flugplätzen gilt 60 dB(A) für die Tag-Schutzzone 1 und 55 dB(A) für die Tag-Schutzzone 2.
- Kein zeitlich gestaffeltes Inkrafttreten der Werte bei der Nacht-Schutzzone für neue und wesentlich baulich erweiterte Flugplätze. Die Werte (L_{Aeq} Nacht > 50 dB(A) bzw. ein maximaler Innenpegel von $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 53 \text{ dB(A)}$) sollen sofort und nicht erst am dem Jahr 2011 gelten. Der Regierungsentwurf will hingegen die Nacht-Schutzzone eines neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatzes durch einen äquivalenten Dauerschallpegel L_{Aeq} Nacht von > 53 dB(A) sowie einen maximalen Innenpegel von $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 57 \text{ dB(A)}$ definieren. Man muss hier von einer „lex Flughafen Frankfurt“ reden, die sachlich nicht begründet ist. Die höheren Kostenfolgen durch den ursprünglichen Entwurf beim Ausbau des Frankfurter Flughafens sind ohne weiteres durch diesen zu schultern, zumal sie an die Fluggäste und Fluggesellschaften weitergegeben werden können.
- Anwendung der 100-100-Regelung bei der Festlegung der Lärmschutzbereiche (unberücksichtigt bleiben Betriebssituationen, die in weniger als 5 % der Betriebszeit auftreten). Der Regierungsentwurf enthält nun eine Sigma-Regelung, was zu 20-30 % kleineren Lärmschutzbereichen führt und damit zu einer deutlich geringeren Anzahl von Menschen, die einen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung erhalten.
- Der Referentenentwurf kannte noch nicht die im Regierungsentwurf enthaltene Bestimmung, wonach bei Planfeststellungsverfahren und Genehmigungen für Flugplätze die Lärmwerte des Fluglärmsgesetzes zur Festlegung von Lärmschutzbereichen im Rahmen der Abwägung im Hinblick auf die Berücksichtigung des Fluglärms zugrunde gelegt werden sollen. Diese Regelung birgt die Gefahr in sich, dass sie den Genehmigungsbehörden und Gerichten wenig Raum lässt, anspruchsvollere Lärmwerte festzusetzen.
- Differenzierung in zwei Nacht-Schutzzonen statt einer, wie im Regierungsentwurf vorgesehen. Allerdings ist diese Veränderung infolge einer Überlappung der Nacht-Schutzzone 2 mit der Tag-Schutzzone 2 und einer nur sehr geringen Rechtsfolge für die Schutzzone 2 (Bauverbot für schutzbedürftige Einrichtungen,

erhöhter Schallschutz für Wohngebäude auf Kosten der Eigentümer) als nicht sehr wesentlich einzustufen.

- Geänderte Definition einer „wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung“ (führt zu einer Neufestlegung des Lärmschutzbereiches): Der BMU-Entwurf sah noch als ein Kriterium einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung an, wenn sich die Zahl der Flugbewegungen um mehr als 25 % ändert. Im Regierungsentwurf wurde dieses Kriterium ersetzt durch das Kriterium „wenn sich die Größe des Lärmschutzbereichs um mindestens 25 % ändert“. Diese neue Definition stellt eine geringfügige Verschlechterung der ursprünglichen Regelung dar.
- Finanzierung von Belüftungseinrichtungen in Gebäuden der Nachtschutzzone sowohl an militärischen als auch an zivilen Flugplätzen. Der Regierungsentwurf schränkt dagegen den Rechtsanspruch in der Nachtschutzzone an militärischen Flugplätzen auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen durch Flughafenbetreiber (Bundesverkehrsministerium) nur auf Schallschutzfenster ein. Belüftungseinrichtungen sollen hingegen nicht finanziert werden.
- Einschränkung der Siedlungsentwicklung in der Schutzzone 1: Die Möglichkeit, eine Wohnung, für die eigentlich Baurecht gemäß Bebauungsplan oder § 34 Baugesetzbuch vorliegt, in der Schutzzone 1 zu errichten, erlischt schädigungsfrei nach 7 Jahre. Der Regierungsentwurf weitet statt dessen die Möglichkeiten im Lärmschutzbereich zu bauen sogar noch aus (siehe unten!), womit die Sanierungsfälle von morgen bereits vorprogrammiert werden.
- Erweiterte Mitbestimmungsmöglichkeiten des Bundesumweltministerium bei der Festlegung von Rechtsverordnungen. Verordnungen des Bundesverkehrsministeriums u.a. zur Regelung von Verhalten im Luftraum und am Boden, zur Regelung von Größe, Lage, Beschaffenheit, Ausstattung und des Betriebes von Flugplätzen und zur Genehmigung der Regelungen der Entgelte für das Starten, Landen u. Abstellen von Luftfahrzeugen sollen im Einvernehmen mit dem BMU geregelt werden. Dieser Vorschlag taucht im Regierungsentwurf nicht mehr auf.

2. Lärmwirkungsforschung

2.1. Gesetzentwurf entspricht nicht der aktuellen Lärmwirkungsforschung

Aus der Fluglärmwirkungsforschung liegen folgende gesicherten Erkenntnisse vor:¹

- Bei Fluglärmbelastungen mit einem Mittelungspegel von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts – berechnet als $L_{eq(3)}$ – wird die Grenze zur erheblichen Belästi-

¹ Vgl. Ortscheid, J., Wende, H. (Umweltbundesamt, Hrsg.): Fluglärmwirkungen, Berlin 2001; Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen: Umweltgutachten 2002 – Für eine neue Vorreiterrolle, Berlin 2002 sowie Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen: Sondergutachten „Umwelt und Gesundheit“, BT-Drs. 14/2300 vom 15.12.1999.

gung² erreicht. Dabei muss berücksichtigt werden, dass aufgrund der individuell unterschiedlicher Empfindlichkeiten die Grenze zwischen Belästigung und Gesundheitsbeeinträchtigung durch Lärm fließend ist.

- Bei Fluglärmbelastungen von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts sind aus medizinischer Sicht Gesundheitsbeeinträchtigungen zu befürchten.
- Bei Fluglärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts sind Gesundheitsbeeinträchtigungen in Form von Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu erwarten.

Wegen dieser Erkenntnisse empfehlen der Sachverständigenrat für Umweltfragen und das Umweltbundesamt als Zielwerte einen Mittelungspegel von 65 dB(A) am Tage (6 – 22 Uhr) sowie ein Mittelungspegel von 55 dB(A) in der Nacht (22-6 Uhr). Dabei wird betont, dass es sich hierbei insbesondere um kurzfristige Zielwerte für die Lärmsanierung handelt, um gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen von Anwohnern zu vermeiden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts liegen die Schwellenwerte für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse entsprechend der Richtwerte der TA Lärm für Mischgebiete bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 60 dB(A) tags und 45 dB (A) nachts.

Von den Lärmsanierungswerten zu unterscheiden ist die im Rahmen von Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahren für neue Vorhaben anzusetzende Mindestschwelle zur Prävention und Vorsorge von Gefahren. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen legt diese Schwelle in seinem Umweltgutachten 2002 bei einem L_{Aeq} von 55 dB(A) am Tage sowie 45 dB(A) in der Nacht fest. Auch die Weltgesundheitsorganisation WHO verlangt, dass mittelfristig keine höheren Lärmpegel als 55 dB(A) am Tage und 45 dB(A) bei Nacht auftreten sollen.

Somit entspricht der Gesetzentwurf nicht der aktuellen Lärmwirkungsforschung. Stattdessen nimmt der Gesetzentwurf erhebliche Belästigungen der Anwohner von Flugplätzen bewusst in Kauf und kann gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht sicher vermeiden. Damit verfehlt das Gesetz auch wesentliche Grundsätze des Umweltrechts, wie sie im Bundes-Immissionsschutzgesetz festgeschrieben sind, nämlich die Vermeidung von Gefahren, erheblichen Belästigungen und erheblichen Nachteilen. Damit ist auch nicht zu erwarten, dass das Gesetz die erwünschte Rechtssicherheit bzw. die Ablösung des "Richterrechtes" erbringt.

Wirkliche vorsorgeorientierte Lärmwerte, die im Einklang mit der Lärmwirkungsforschung stehen, müssten demnach folgendermaßen aussehen:

1. Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze:

Tag-Schutzzone 1:	L_{Aeq} Tag	= 55 dB(A),
Tag-Schutzzone 2:	L_{Aeq} Tag	= 50 dB(A),
Nacht-Schutzzone:	L_{Aeq} Nacht	= 45 dB(A), L_{Amax} ³ = 6 mal 48 dB(A),

² Von einer erheblichen Belästigung spricht man, wenn 25 % der Befragten eine starke Belästigung angeben.

2. Werte für bestehende zivile Flugplätze:

Tag-Schutzzone 1:	L_{Aeq} Tag	= 60 dB(A),
Tag-Schutzzone 2:	L_{Aeq} Tag	= 55 dB(A),
Nacht-Schutzzone:	L_{Aeq} Nacht	= 50 dB(A), $L_{Amax} = 6 \text{ mal } 53 \text{ dB(A)}$,

2.2. Unterschiede zwischen militärischer und zivilem Fluglärm rechtfertigen nicht den im Gesetzentwurf gewählten Bonus für militärische Flugplätze

Bisherige Novellierungsentwürfe zum Fluglärmgesetz sind in den letzten Jahren insbesondere an den vermeintlich zu hohen Kosten für Schallschutzmaßnahmen an militärischen Flugplätzen gescheitert. Im Sinne des Gleichbehandlungsprinzips sollten militärische Flugplätze und Luft/Boden-Schießplätze jedoch nicht aus einem Fluglärm-Regelungswerk herausgenommen werden. Die Lärmschutzbereiche mit den Schutzzonen sollten für alle Flugplätze nach einheitlichen Rechenverfahren ermittelt werden. Gerade für die militärischen Einrichtungen ist es von großer Bedeutung, dass durch ausreichend große Lärmschutzbereiche weiteren Konflikten vorgebeugt wird und damit auch Haushaltsmittel für zukünftige Sanierungsfälle eingespart werden können.

Allerdings gibt es durchaus Unterschiede beim Fluglärm, der von militärischem und zivilem Luftverkehr ausgeht. Während Militärflugzeuge vor allem wochentags sowie am Tage betrieben werden, findet der zivile Flugverkehr auch am Wochenende und in der Nacht statt, wenn es ein besonders großes Bedürfnis nach Ruhe gibt. Außerdem handelt es sich bei militärischem Fluglärm bei gleichem Dauerschallpegel meist um wenige sehr laute Ereignisse, was nach heutigen Erkenntnissen weniger lästig ist als viele mäßig laute Ereignisse. Insofern ist auch eine unterschiedliche Behandlung beider Lärmarten gerechtfertigt. Allerdings sind die vom Regierungsentwurf für bestehende militärische Flugplätze vorgeschlagenen Werte von 68 dB(A) in der Tag-Schutzzone 1 und die für neue bzw. wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze vorgeschlagenen Werte von 63 dB(A) in der Tag-Schutzzone 1 völlig inakzeptabel und widersprechen den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung.

2.3. Lärmwerte sind im internationalen Vergleich nicht besonders anspruchsvoll

Bei den Lärmschutzniveaus bei Flughäfen lassen sich die Staaten im internationalen Vergleich nur schwer vergleichen, da es sich in der Regel um flughafenbezogene unterschiedliche Standards handelt.⁴ So kennt etwa die Niederlande keine dem Fluglärmgesetz vergleichbare Regelung. Es wird hier vielmehr ein Ansatz gewählt, dass Finanzmittel für passiven Lärmschutz auf die Flughäfen mit den größten Lärmproblemen konzentriert werden. Am größten niederländischen Flughafen Amsterdam-

³ L_{Amax} = maximaler Innenpegel eines Einzelschallereignisses (am Ohr des Schlafers); ein Innenpegel von 48 dB(A) entspricht einem Außenpegel von 63 dB(A)

⁴ Eine sehr gute Übersicht über Lärmschutzstandards an Flughäfen weltweit liefert folgende Internetseite: www.boeing.com/commercial/noise/index.html

Schiphol gibt es außerdem eine Lärmkontingentierung, also eine Maßnahme des aktiven Lärmschutzes. Besonders strenge Nachtflugbeschränkungen gelten auch am Flughafen London-Heathrow. Hier gilt zwischen 23 und 7 Uhr ein kombiniertes Lärm- und Bewegungskontingent. Auch das Lärmschutzniveau des Schweizer Flughafens Zürich-Kloten übertrifft den Standard an deutschen Flughäfen. Hier gelten von 22 bis 6 Uhr spezielle stundenweise gestaffelte Start- und Landeverbote. Vor diesem Hintergrund kann also keine Rede von einer Verzerrung des internationalen Wettbewerbs in Folge des Fluglärmgesetzes sein. Eher ungewöhnlich im Vergleich mit anderen Ländern ist es, dass es eine Regelung für militärische Flugplätze gibt.

2.4. Verringerung von Aufmerksamkeits-, Gedächtnis- und Leseleistung durch Fluglärm

Jüngere Untersuchungen bestätigen erneut, dass Fluglärm auch die Leistungsfähigkeit beim Lernen verringert. Eine groß angelegte Studie der Universität London an über 2800 neun- bis zehnjährige Kinder aus 89 Grundschulen in der Nähe der Flughäfen Heathrow (Großbritannien), Schiphol (Niederlande) und Barajas (Spanien) zeigte, dass Kinder durch Fluglärm langsamer lesen lernen.⁵ Nach Angaben der Forscher verzögert sich mit jedem fünf Dezibel, um die der Lärmpegel durch Flugverkehr ansteigt, der Zeitpunkt, an dem die Kinder lesen können, um bis zu zwei Monate. Straßenlärm dagegen hatte diesen Effekt nicht. Eine erhöhte Exposition sowohl mit Straßenlärm als auch mit Fluglärm ging mit verstärkten Stress-Symptomen einher und reduzierte die Lebensqualität. Die Autoren schlussfolgern, dass Schulen, die einer hohen Belastung an Fluglärm ausgesetzt sind, keine gesunde Erziehungsumgebung bieten.

Die Studie bestätigt damit Untersuchungen zu den Störungen des Lernverhaltens und zur Schulleistungsminderung, die am alten und neuen Münchener Flughafen durchgeführt wurden.⁶ In dieser Studie wurden 326 Schulkinder, mit ähnlichem sozioökonomischen Status, prospektiv verfolgt, als der alte Münchner Flughafen durch den neuen internationalen ersetzt wurde. Kinder, die Schulen in der Nähe des Flughafens besuchten, verbesserten ihre Leseleistung sowie ihre kognitiven Fähigkeiten, als der Flughafen geschlossen wurde, während sich die Leseleistungen von Kindern, die in der Nähe des neuen Flughafens zur Schule gingen, verschlechterten.

2.5. Zunehmende Belästigung durch Fluglärm

Neue Passagier- und Frachtflugzeuge sind in den letzten Jahrzehnten deutlich leiser geworden. Allerdings hat sich die "Lärmqualität" der Flugzeuge gewandelt. Da inzwischen die Annex-16-Kapitel 2-Flugzeuge ausgemustert sind, hat heute die große Mehrzahl der Flugzeuge ein wesentlich größeres Bypass-Verhältnis als die alten

⁵ Vgl. Stansfeld, S. A. and others: Aircraft and road traffic noise and children's cognition and health, *Lancet* 2005; 365: 1942 (<http://www.thelancet.de/artikel/780658>)

⁶ Vgl. Evans, G.W., Bullinger, M., Hygge, S.: Chronic noise exposure and physiological Response: A prospective Study of children living under environmental stress. *PSYCHOLOGICAL SCIENCE* 9, 1998: 75-77

Flugzeuge und damit geringere Bläserdrehzahlen. Das führt zu tieferen Schallfrequenzen und gleichzeitig geringeren Schallpegeln am Düsenstrahl. Der stärkere Anteil der tiefen Frequenzen führt aufgrund der A-Bewertung des Schalls zu niedrigeren Pegelwerten, obwohl das menschliche Gehör die tiefen Frequenzen noch deutlich hört, also den Pegelrückgang nicht so stark wahrnimmt.

Zwar ist die „physikalische“ Lärmbelastung im Umfeld der meisten Flugplätze, ausgedrückt durch den Mittelungspegel, in den letzten Jahren relativ konstant geblieben. Gleichzeitig sind jedoch die Belästigungsreaktionen bei den Betroffenen deutlich angestiegen.⁷ Gründe hierfür sind die zunehmende Häufigkeit der Fluglärmereignisse mit Wegfall von Lärmpausen und die Ausweitung des Flugbetriebs auf lärmsensiblere Zeiten am frühen Morgen, am späten Abend, am Wochenende und in der Nacht. Im Laufe der zurückliegenden Jahrzehnte sind zudem auch die Erwartungen der Bevölkerung an ein akzeptables oder weitgehend ungestörtes Wohnumfeld gestiegen. Inzwischen ist der Rückgang der Dauerschallpegel aufgrund der abgeschlossenen Ausmusterung der Kapitel 2-Flugzeuge praktisch beendet. Die Experten sagen einen deutlichen Wiederanstieg der Dauerschallpegel in Folge des rasanten weiteren Wachstums des Flugverkehrs voraus. Bedauerlicherweise hat die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) auch keine weiteren Anreize zur Senkung der Zulassungspegel mehr geschaffen. Das Kapitel 4 wird schon heute von fast allen in Produktion befindlichen Flugzeugen eingehalten. Wenn tatsächlich noch weitere Verbesserungen in die Produktion gehen würden, dann würde es auch nach Aussagen des Deutschen Luft- und Raumfahrtzentrums 30 bis 50 Jahre dauern, ehe sich diese Verbesserungen in den Dauerschallpegeln bemerkbar machen können.

2.6. Zeitlich gestaffeltes Inkrafttreten Nacht-Schutzzonen-Werte für neue und wesentlich baulich erweiterte Flugplätze nicht lärmwirkungsgerecht

Die im Regierungsentwurf getroffene Regelung, dass bis 2011 die Nacht-Schutzzone bei neuen und wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen durch einen äquivalenten Dauerschallpegel $L_{Aeq\text{ Nacht}}$ von $> 53\text{ dB(A)}$ sowie einen maximalen Innenpegel von 6 mal 57 dB(A) definiert werden soll und erst danach die strengeren Werte ($L_{Aeq\text{ Nacht}} > 50\text{ dB(A)}$ bzw. ein maximaler Innenpegel von 6 mal 53 dB(A)) gelten sollen, ist nicht lärmwirkungsgerecht. Bei dieser „lex Flughafen Frankfurt“ hat sich offensichtlich der massive Lobby-Druck von Fraport, Arbeitsgemeinschaft Deutscher Flughäfen (ADV) und Lufthansa bezahlt gemacht hat. Offensichtlich wird damit gerechnet, dass der Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Frankfurter Flughafens noch vor 2011 erfolgt und somit die Kostenfolgen für den Flughafenbetreiber gedämpft werden können.

⁷ Vgl. Interdisziplinärer Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt (2004). Fluglärm 2004. Stellungnahme des Interdisziplinären Arbeitskreises für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt. Berlin: <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/anlagen/fluglaermwirk.pdf>, sowie Guski, R.: Grenzwerte in der Fluglärmgesetznovelle aus Sicht der Lärmwirkungsforschung, in: Tagungsband zum VCD-Workshop „Novelle des Fluglärmgesetzes“ am 8.3.2003 (<http://www.vcd.org/tagungsdokumentation.html>)

2.7. Unterschiedliche Anforderungen an neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze gegenüber solchen an bestehende Flugplätze gerechtfertigt

Um fünf Dezibel niedrigere Lärmwerte zur Festlegung des Lärmschutzbereiches an neuen und wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen ist lärmwirkungsgerecht und entspricht auch dem Ansatz des Umweltrechts, Innovationsanreize durch anspruchsvollere Grenzwerte für neue Anlage zu schaffen. Aus der Lärmwirkungsforschung wissen wir, dass die Bevölkerung wesentlich stärker reagiert, wenn Flughäfen ausgebaut werden, als zu erwarten gewesen wäre, wenn sie nur „stationären“ Betrieb hätten.⁸ Bei der Bekämpfung des Straßenverkehrs- und Schienenverkehrslärms bestehen seit Inkrafttreten der 16. Bundesimmissionschutzverordnung im Jahr 1990 strengere Anforderungen für neue bzw. wesentlich baulich erweiterte Straßen und Schienenwege. Eine entsprechende Regelung für den Flugverkehr ist somit überfällig. Es ist auch ausdrücklich zu begrüßen, dass die Regelungen zum Neu- und Ausbau von Flugplätzen im Fluglärmgesetz und nicht im Luftverkehrsgesetz bzw. in der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung verankert werden soll. Anforderungen an den Lärmschutz sind Teil des Umweltrechtes und gehören deshalb auch ins Regime des Umweltministeriums.

2.8. Festlegung von Nachtschutzzonen allein an den Kriterien Dauerschallpegel sowie maximale Anzahl an Einzelschallereignissen problematisch

Die Berücksichtigung eines Maximalpegel-Kriteriums zusätzlich zum äquivalenten Dauerschallpegel bei der Festlegung der Nachtschutzzone stellt grundsätzlich einen Fortschritt gegenüber dem geltenden Fluglärmgesetz dar. Denn gerade Schlafstörungen lassen sich nur unter Berücksichtigung von Maximalpegeln und deren Häufigkeit beurteilen. Allerdings hat auch dieses Konzept seine Schwächen. Denn durch die Regelung, Nachtschutzzonen am äquivalenten Dauerschallpegel sowie einer Zahl von Lärmereignissen mit einem festgelegten Pegelniveau (z.B. 6x72 dB(A)) zu definieren, werden alle Bewegungen, die unterhalb dieses Pegels liegen, genauso ausgeblendet wie eine geringere Anzahl extrem lauter Lärmereignisse (z.B. 100 x 70 dB(A) oder 5 x 90 dB(A)). Am Flughafen Hannover hat dies z. B. dazu geführt, dass genau die Bewegungszahlen in der Nacht abgewickelt werden, die zahlenmäßig unterhalb des Kriteriums liegen, auch wenn die Siedlungen an der südlichen Start- und Landebahn über keinen passiven Schallschutz verfügen. Der Gesetzesvorschlag geht von der veralteten Annahme aus, dass ein nächtliches fluglärmbedingtes Erwachen erst bei relativ hohen Maximalpegeln am Ohr des Schlafers zu erwarten ist („theoretische Aufwachschwelle“) und diese Aufweckschwelle in der Nacht nur „selten“ überschritten werden darf, um die Gesundheit nicht zu gefähr-

⁸ Vgl. Interdisziplinärer Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt (2004). Fluglärm 2004. Stellungnahme des Interdisziplinären Arbeitskreises für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt.

Berlin: <http://www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/anlagen/fluglaermwirk.pdf>. sowie Guski, R.: Grenzwerte in der Fluglärmgesetznovelle aus Sicht der Lärmwirkungsforschung, in: Tagungsband zum VCD-Workshop „Novelle des Fluglärmgesetzes“ am 8.3.2003 (<http://www.vcd.org/tagungsdokumentation.html>)

den. Demzufolge werden im Gesetzesvorschlag zulässige Pegel-Häufigkeitspaare (sogenannte NAT-Werte) formuliert.

Neuere Untersuchungen (z. B. von Maschke et al. sowie die große DLR-Nachtflugstudie)⁹ belegen jedoch, dass die Aufweckschwelle bei sehr viel niedrigeren Maximalpegeln liegt. Laut DLR-Studie liegt der Schwellenwert für den Beginn von Aufweckreaktionen bereits bei 33 dB(A) Einzelschall am Ohr des Schläfers. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, Nachtschutzzonen auch am Kriterium der Aufwachwahrscheinlichkeit (als eine Dosis-/Wirkungsbeziehung) auszurichten, wie es z.B. beim Planfeststellungsbeschluss zum Flughafen Leipzig/Halle verwirklicht wurde. Hierdurch geht jede Flugbewegung in die Bewertung ein. Auch von der DLR-Studie wird eine Kombination aus dem Kriterium der Aufwachwahrscheinlichkeit und zusätzlichem Maximalpegelkriterium vorgeschlagen, um seltene „Ausreißer“ auszuschließen.

2.9. Auch angesichts von im Mittel 24 spontanen natürlichen Aufwachreaktionen während des Nachtschlafes ist es medizinisch begründbar, dass bereits eine zusätzliche, durch Fluglärm ausgelöste Aufwachreaktion als relevante Beeinträchtigung der Schlafqualität betrachtet werden muss

Die Vermeidung jeder fluglärmbedingten Aufweckreaktionen ist lärmmedizinisch sinnvoll, da das Erwachen an sich nicht die Ursache für eine gesundheitliche Gefährdung darstellt, sondern als Indikator einen insgesamt lärmgestörten Schlaf anzeigt. Eine ständige Störung des natürlichen Schlafablaufs ist als Beeinträchtigung der Gesundheit einzustufen.

Die langfristige Störung der natürlichen Rhythmen des Schlafes, die eng mit hormonellen Rhythmen zusammenhängen, ist als Ursache für eine verminderte nächtliche Erholung und langfristig - bei Erschöpfen der Puffer – als Ursache für eine gesundheitliche Gefährdung anzusehen.¹⁰ Die Aktivierung durch Lärm ist unspezifisch, d. h. eine spezifische „Lärmerkrankung“ kann grundsätzlich nicht erwartet werden.

Die zusätzliche Aufweckreaktion zeigt – als Spitze des Eisberges – eine bereits massive Störung des natürlichen Schlafrhythmus an. Diese Störung wird nicht weniger gravierend, weil auch zum ungestörten Schlafrhythmus Aufwachreaktionen gehören. Aus diesem Grund ist die Vermeidung einer zusätzlichen geräuschbedingten Aufweckreaktion ein sinnvolles präventives Schutzkonzept, das keine große „Sicherheitsmarge“ enthält.

⁹ Maschke, C.; Hecht, K.; Wolf, U. (2001): Nächtliches Erwachen durch Fluglärm - Beginnen Aufwachreaktionen bei Maximalpegeln von 60 Dezibel(A)? Bundesgesundheitsblatt - Gesundheitsforschung - Gesundheitsschutz 44 (10), 1001-1010 sowie Basner, M.; Buess, H.; Elmenhorst, D.; Gerlich, A.; Luks, N.; Maaß, H.; Mavet, L.; Müller, EW.; Müller, C.; Plath, G.; Quehl, J.; Samel, A.; Schulze, M.; Vejvoda, M.; Wenzel, J. (2004): Nachtfluglärmwirkungen – Band 1 – Zusammenfassung. DLR-Forschungsbericht 2004-07/D, Köln.

¹⁰ Maschke, C.; Hecht, K.; Wolf, U. (2001): Nächtliches Erwachen durch Fluglärm - Beginnen Aufwachreaktionen bei Maximalpegeln von 60 Dezibel(A) ? Bundesgesundheitsblatt - Gesundheitsforschung - Gesundheitsschutz 44 (10), 1001-1010.

2.10. Bezugszeitraum sechs verkehrsreiche Monate bei Verkehrslandeplätzen unzureichend

Für die Anwendung des Zeitraumes der sechs verkehrsreichsten Monate als Bezugsraum für die Lärmwerte des Fluglärmsgesetzes gibt es im Hinblick auf Großflughäfen belastbare und wissenschaftliche Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung. Allerdings finden bei diesem Betrachtungszeitraum die Probleme im Zusammenhang mit lang anhaltenden, ungewöhnlichen Witterungsbedingungen oder einer zeitweiligen Sperrung einer Startbahn keine ausreichende Berücksichtigung (hierzu hat man die 100/100-Regel entwickelt). Wenn der Bezugszeitraum auf ein Jahr verlängert werden soll, müssen auf jeden Fall die Lärmwerte zur Festlegung des Lärmschutzbereiches entsprechend gesenkt werden. Außerdem verschärft ein längerer Betrachtungszeitraum noch das o. g. Problem mit lang anhaltenden, ungewöhnlichen Witterungsbedingungen oder einer zeitweiligen Sperrung einer Startbahn.

Für zivile Verkehrslandeplätze sollte von der Beurteilungszeit, das sind nach dem Fluglärmsgesetz die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres, zur so genannten Kennzeichnungszeit übergegangen werden, wie dies der „Länderausschuss für Immissionsschutz“ (LAI) in seiner Landeplatz-Fluglärmleitlinie vorschlägt.¹¹ Die Kennzeichnungszeiten nach der Landeplatz-Fluglärmleitlinie können sein:

- Alle Kalendertage innerhalb der 6 verkehrsreichsten Monate im Prognosejahr,
- alle Werktage (Montag bis Freitag) innerhalb der 6 verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres,
- alle Samstage innerhalb der 6 verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres,
- alle Sonn- und Feiertage innerhalb der 6 verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres.

Allein auf die 6 verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres abzustellen, ergäbe für die meisten Landeplätze unzureichende Zonen. An vielen Landeplätzen wird überwiegend an den Wochenenden, manchmal hauptsächlich an den Samstagen geflogen. Mit der Einführung der Kennzeichnungszeit wird der besonderen Störwirkung durch kleine Propellerflugzeuge Rechnung getragen. Für die Beurteilung der Fluglärmbelastung und für planerische Festlegungen sollen jene Isophonen genutzt werden, die bei entsprechender Kennzeichnungszeit die größte Fläche umschließen.

2.11. Fluglärmsynopse von Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng entspricht nicht dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung

Das Schutzkonzept der Autoren Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng („Synopse“) ist zur Novellierung der Fluglärmsgesetzgebung nicht geeignet, da die überwiegend alten experimentellen Studien, auf die sich die Autoren der „Synopse“ berufen, aus heutiger Sicht vielfach mathematisch/statistisch fehlerhaft sind oder nicht mehr den heutigen wissenschaftlichen Ansprüchen (Standards) genügen. Die mangelnde Er-

¹¹ Vgl. Wendland, H.-H.: Die Novelle des Fluglärmsgesetzes aus Sicht des Unterausschusses Lärmbe-kämpfung des Länderausschusses Immissionsschutz, in: Tagungsband zum VCD-Workshop „Novelle des Fluglärmsgesetzes“ am 8.3.2003 (<http://www.vcd.org/tagungsdokumentation.html>)

kenntnissicherheit der alten Studien wurde in der „Synopsis“ ebenso wenig beachtet wie ihre fehlende Repräsentativität (Übertragbarkeit der Studienergebnisse auf die Bevölkerung). Durch eine insgesamt unwissenschaftliche Aufbereitung der Fachliteratur ist die „Synopsis“ nicht geeignet den aktuellen lärmmedizinischen Kenntnisstand aufzuzeigen, der einer Novellierung der Fluglärmgesetzgebung zugrunde zu legen ist. Das zeigt sich z.B. an den Richtwerten der Synopsis zur Vermeidung von Schlafstörungen und „extraauralen Gesundheitsschäden“.

Die aktuelle Lärmwirkungsforschung ist hingegen dadurch gekennzeichnet, dass wirkungsbezogene Schutzkriterien, wie das Aufweckpotenzial, eingesetzt werden. Maximalpegelhäufigkeiten (NAT-Werte), wie sie in der „Synopsis“ vorgeschlagen werden, entsprechen nicht mehr dem aktuellen lärmmedizinischen Kenntnisstand zum Schutz des erholsamen Schlafes vor „lauten“ Einzelereignissen. Darüber hinaus sind die in der Synopsis genannten NAT-Werte Setzungen und keine wissenschaftliche Aufarbeitung des lärmmedizinischen Kenntnisstandes.

Der aktuelle Kenntnisstand der Lärmwirkungsforschung ergibt sich im Wesentlichen aus neuen epidemiologischen Studien.

Das trifft insbesondere auf Dauerschallpegel zu. So kann das Ausmaß der gesundheitlichen Beeinträchtigung einer über Jahre einwirkenden nächtlichen Lärmexposition im Wohnumfeld nicht befriedigend in experimentellen Studien untersucht werden. Verlässliche Aussagen können nur aus entsprechend gestalteten epidemiologischen Studien gewonnen werden. Die Krankheit als Wirkungsendpunkt erlaubt hier – im Gegensatz zu experimentellen Studien – eine Risikoabschätzung direkt auf der Grundlage der gewonnenen Daten.

Zu nächtlichen Dauerschallpegeln kann der Spandauer Gesundheits-Survey ausgewertet werden, der hinsichtlich der Erkenntnissicherheit, des Gefährdungspotenzials und der Übertragbarkeit auf die Bevölkerung den experimentellen Arbeiten, die der „Synopsis“ zugrunde liegen, weit überlegen ist. Nach den Ergebnissen des Spandauer Gesundheits-Survey wäre der „Kritische Toleranzwert“ der „Synopsis“ bei einem äquivalenten Dauerschallpegel von 35 dB(A) innen anzusetzen gewesen.

3. Planungs- und Baurecht

3.1. Lärmschutzbereiche werden meist nicht größer

Die geplante Herabsenkung der Werte des alten Fluglärmgesetzes (72 dB(A) für die Zone 1, 67 dB(A) für die Zone 2) auf niedrigere Werte lässt vermuten, dass die Lärmschutzbereiche deutlich größer werden. Tatsächlich kommt es bei den im Regierungsentwurf vorgeschlagenen Werten durch die Anwendung einer neueren „Anleitung zur Berechnung“ (AzB) an vielen Flugplätzen sogar zum gegenteiligen Effekt. Denn durch die Anwendung der neueren AzB-99 (Entwurf) werden die Schutzgebiete gegenüber der Anwendung der AzB-84¹² maßgeblich kleiner. Dies liegt insbesondere

¹² Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an zivilen und militärischen Flugplätzen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30.03.1971 - AzB - vom 27.02.1975 (GMBI. Nr. 8 S.

daran, weil hier ein neuer Flugzeugtypenmix zu Grunde gelegt wird. Berechnungen der Bundesvereinigung gegen Fluglärm haben ergeben, dass z.B. beim Düsseldorfer Flughafen die Tagschutzzone nur noch 40 % der jetzt in der Genehmigung festgelegten Fläche umfassen. Auch für die Flughäfen Berlin-Schönefeld, Hamburg, Hannover, Leipzig, München und Münster/Osnabrück sollen die auf der Basis des Regierungsentwurfes ermittelten Schutzzonen kleiner werden als die bisher durch behördliche Anordnungen, Planfeststellungsbeschlüsse oder Gerichtsurteile festgesetzten Schutzgebiete. An vielen Flugplätzen stimmt somit auch die Aussage nicht, dass wesentlich mehr Menschen Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen erhalten. Durch die räumliche Reduktion der Schutzzonen können Siedlungsgebiete wiederum so dicht an die Verkehrsflughäfen heranrücken, dass eine der Zielsetzungen des Fluglärmschutzgesetzes, gesunde Wohnverhältnisse sicherzustellen, überhaupt nicht erreicht wird. In dieser Hinsicht widerspricht das Fluglärmschutzgesetz sogar den Interessen der Flughafenbetreiber

3.2. Geringere Schutzmaßstäbe im Regierungsentwurf im Vergleich zu aktuellen Genehmigungen

Die im Regierungsentwurf vorgeschlagenen Lärmwerte zur Festsetzung von Schutzzonen sind alles andere als fortschrittlich, wenn man sie mit den Festlegungen aus Planfeststellungsbeschlüssen der jüngeren Vergangenheit vergleicht:

- Am Flughafen München wird die Nacht-Schutzzone gemäß Planfeststellungsbeschluss durch einen Außenpegel von maximal 6 mal 70 dB(A) sowie einen Dauerschallpegel von 50 dB(A) definiert. Sollte die dritte Start- und Landebahn vor 2010 planfestgestellt werden, würden laut Regierungsentwurf die Wert von 6 x 72 dB(A) sowie 53 dB(A) gelten. Bei den Betriebsrichtungen ist der lauteste Tag zur Grundlage genommen worden. Die vom Regierungsentwurf gewählte Sigma-Regelung bedeutet ebenfalls eine Verschlechterung aus Sicht der Fluglärm betroffenen.
- Auch für den Flughafen Berlin-Schönefeld ist im Planfeststellungsbeschluss der maximale Außenpegel von 6 x 70 dB(A) festgelegt worden. Für die Nacht wurde die Betriebsrichtung mit 100/100 angesetzt.
- Die Planfeststellungsbeschlüsse für die Flughäfen Hamburg, Leipzig/Halle und Münster/Osnabrück sehen einen maximalen Dauerschallpegel am Tage von 60 dB(A) zur Festlegung von Schallschutzansprüchen vor.

Der Gesetzentwurf nimmt somit bewusst Wettbewerbsnachteile für Flugplätze in Kauf, die weiter gehende Lärmschutzkonzepte realisiert haben.

Der Regierungsentwurf untergräbt auch massiv das Ergebnis der Mediation zum Ausbau des Frankfurter Flughafens, das von hessischer Landesregierung und der

162) sowie Ergänzung zur Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an zivilen und militärischen Flugplätzen - AzB -vom 20.02.1984 (BfI U II 4 - 560 120/43)

hessischen CDU, SPD und FDP zum entscheidenden Maßstab für das Planfeststellungsverfahren erklärt wurde. Im Rahmen der Mediation wurden für den Nachtschutz Werte für L_{eq3} von 47 dB(A) und für ein Maximalpegel-/Häufigkeitskriterium von 6×68 dB(A) beschlossen, wobei die 100/100-Regel und die AzB-84 angewendet wurden. Weiterhin sieht das Mediationsergebnis eine Ankaufverpflichtung von Wohnimmobilien bei einem Dauerschallpegel tagsüber von über 65 dB(A) vor. Insgesamt ergibt sich somit für die bei Ostbetriebsrichtung Betroffenen eine Verschlechterung der Grenzwerte um bis zu 14 dB(A) (6 dB (A) durch die Verschlechterung des Grenzwerts, 5 dB(A) durch die Anwendung der Sigma-Regelung bei 19% Ostbetriebsrichtung und einer Standardabweichung von 4% sowie 2-3 dB(A) durch Anwendung der AzB-99).

3.3. Keine wirksame Siedlungssteuerung durch den Gesetzesvorschlag

Bei der Kritik am derzeitigen Fluglärmgesetz besteht parteiübergreifend Konsens darüber, dass das Gesetz nicht in der Lage ist, die Siedlungsentwicklung im Flughafenumland angemessen zu steuern. Es fehlen hinreichend strenge Planungsleitsätze und Siedlungsbeschränkungen, die gewährleisten, dass lärmempfindliche Nutzungen einschließlich Wohnungen im besonders betroffenen Flughafenumfeld nicht mehr entstehen. Im Referentenentwurf des Bundesumweltministeriums vom 20.06.2004 war noch eine sinnvolle Regelung enthalten, um diesem Problem wirksam zu begegnen. Danach sollte die Möglichkeit, Wohnungen in der Schutzzone 1 zu errichten, wenn im Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereiches ein Bebauungsplan oder § 34 Baugesetzbuch dies zulässt, entschädigungsfrei 7 Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches erlöschen. Diese sehr sinnvolle Regelung wurde meiner Kenntnis nach vor allem wegen der Proteste von Kommunen gestrichen. Stattdessen steht nun im Regierungsentwurf ein neuer Passus, der eine Ausweitung der Möglichkeiten darstellt, im Umfeld von Flughäfen zu bauen. Demnach können Wohnungen auch noch nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs im Geltungsbereich eines bekannt gemachten Bebauungsplans errichtet werden, wenn dieser der Erhaltung, der Erneuerung, der Fortentwicklung einschließlich einer Erweiterung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen dient und im Falle der Erweiterung von Ortsteilen keine in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten für die weitere bauliche Entwicklung der Gemeinde bestehen. Diese Regelung widerspricht völlig dem eigentlichen Ziel des Gesetzes (Verhinderung von neuen lärmempfindlichen Nutzungen im besonders betroffenen Flughafenumfeld). Die Kommunen, die sich massiv für diese Regelung eingesetzt haben, tun sich mit dieser Regelung keinen Gefallen, da die Sanierungsfälle von morgen vorprogrammiert werden.

Bleibt der Regierungsentwurf unverändert, dann ist jeglicher Wohnungsbau bei einem zum Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bestehenden Bauungsrecht möglich. Es dürfen also in einem Gebiet mit mehr als 65 dB(A) äquivalenten Dauerschallpegel am Tage oder mehr als 55 dB(A) in der Nacht zusätzlich neue

Sanierungsfälle von morgen errichtet werden. In diesem Zusammenhang ist der Hinweis wichtig, dass die Schwellenwerte für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse für Mischgebiete nach der TA Lärm bei einem Dauerschallpegel tags 60 dB(A) und nachts bei 45 dB(A) liegen.

3.4. Mangelnde Vermeidung von Lärmkonflikten wegen Nichtberücksichtigung des denkbaren Endausbaus

Die Festsetzung der Lärmschutzbereiche beruht auf einer Prognose von 10 Jahren, erfasst aber nicht einen denkbaren Endausbau des Flugplatzes. Durch eine Nichtberücksichtigung des denkbaren Endausbaus werden jedoch Bauwillige im Umfeld von Flughäfen nicht hinreichend auf das künftige Lärmproblem aufmerksam gemacht. Damit werden bereits heute Lärmsanierungsfälle von morgen geschaffen. Sinnvoll wäre deshalb die Einführung einer Schutzzone 3 (Planungszone "Siedlungsbeschränkung"), in der ausschließlich Planungsbeschränkungen für die Regional- und Bauleitplanung geregelt werden sollen. Hierdurch kann mit landesplanerischen Mitteln Vorsorge getroffen werden, damit einerseits ein Freiraum für die Entwicklung des Flugplatzes erhalten bleibt und andererseits im Sinne der Vorsorge eine Neuansiedlung innerhalb der Planungszone Siedlungsbeschränkung erschwert oder verhindert wird. Eine solche Schutzzone 3 ist auch Bestandteil des Gesetzentwurfes des Länderausschusses für Immissionsschutz vom (LAI) 12.9.2000¹³.

3.5. Mangelnde Rechtsfolgen für die Tag-Schutzzone 2

Es fehlen nach wie vor deutlichere Rechtsfolgen für die Tag-Schutzzone 2. Auch der Gesetzentwurf sieht für diese Zonen lediglich ein Bauverbot für schutzbedürftige Einrichtungen (z.B. Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen und Kindergärten) vor, von dem im öffentlichen Interesse abgewichen werden kann. Wohnungen und ausnahmsweise errichtete schutzbedürftige Einrichtungen müssen bestimmten Schallschutzanforderungen genügen, demzufolge für den Schallschutz selbst aufkommen. Sinnvoll wäre jedoch eine Regelung, wonach für die Schutzzone 2 mittelfristig die gleichen Rechtsfolgen gelten wie für die Schutzzone 1 (Erstattungsanspruch für passiven Schallschutz).

3.6. Lärmwerte des Fluglärmggesetzes kein geeigneter Maßstab für Genehmigungsverfahren

Die Regelung, wonach bei Planfeststellungsverfahren und Genehmigungen für Flugplätze die Lärmwerte des Fluglärmggesetzes zur Festlegung von Lärmschutzbereichen im Rahmen der Abwägung zugrunde gelegt werden sollen, ist sehr kritisch zu sehen. Die Lärmwerte des Fluglärmggesetzes sind lediglich Sanierungswerte. Im Rahmen von Genehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahren für neue Vorhaben

¹³ Vgl. Wendland, H.-H.: Die Novelle des Fluglärmggesetzes aus Sicht des Unterausschusses Lärmbekämpfung des Länderausschusses Immissionsschutz, in: Tagungsband zum VCD-Workshop „Novelle des Fluglärmggesetzes“ am 8.3.2003 (<http://www.vcd.org/tagungsdokumentation.html>)

sind jedoch deutlich niedrigere Werte anzusetzen, die einer Prävention und Vorsorge von Gefahren Rechnung tragen. Insofern engt ein Passus, wie er im Regierungsentwurf enthalten ist, den Handlungsspielraum von Genehmigungsbehörden und Gerichten unzulässig ein. Es besteht sogar die Gefahr, dass die Abwägung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens allein auf den passiven Schallschutz reduziert wird und aktive Maßnahmen wie Flugbeschränkungen und Nachtflugverbote nicht mehr umsetzbar sind. Damit wird aber dem zentralen immissionsschutzrechtlichen Grundsatz widersprochen, dass aktive Schallschutzmaßnahmen Vorrang vor passiven haben sollen. Es ist weiterhin sehr fraglich, ob diese Regelung mit dem Europäischen Recht („ausgewogener Ansatz“) bzw. Verfassungsrecht im Einklang steht.

3.7. Definition „wesentlicher Änderungen“ sollte weiter gefasst werden

Der Gesetzentwurf schließt aus, dass es zu einer neuen Festsetzung des Lärmschutzbereiches infolge einer wesentlichen Veränderung von Art und Umfang des Flugbetriebs kommt. Vielmehr muss eine bauliche Erweiterung ursächlich sein für die Vergrößerung des Lärmschutzbereichs. Dies ist eine für Fluglärm Betroffene nachteilige Regelung. Vielmehr sollten auch wesentliche Änderungen des Flugbetriebes in die Definition „wesentlicher Änderungen“ eingehen.

Bei einer Steigerung der Bewegungszahl von 25 % sind erhebliche zusätzliche Lärmbelastungen zu erwarten. Dieses Kriterium reicht aus, um eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung zu konstituieren. Auf eine Erhöhung um 3 dB(A) abzustellen, ist nicht sachgerecht, da dieses Kriterium eine Verdoppelung des Verkehrs bedeuten würde.

Außerdem sollte die Anlage von Vorfeldflächen und Flugbetriebsflächen genauso wie die Anlage von Start- und Landebahnen gehandhabt werden. Denn eine Erweiterung von Vorfeldflächen führt regelmäßig auch zu einer Kapazitätserhöhung.

3.8. Anwendungsbereich des Gesetzes zu gering

Aus Sicht der Fluglärm Betroffenen ist es sinnvoll, wenn der Anwendungsbereich des Gesetzes entsprechend dem ursprünglichen BMU-Referentenentwurf aus dem Jahr 2000 auch auf Flugplätze mit mehr als 5.000 Starts von motorgetriebenen Luftfahrzeugen in den sechs verkehrsreichsten Monaten (entspricht etwa 16.600 Flugbewegungen pro Jahr) sowie Luft-/Boden-Schießplätze bezogen wird. Denn gerade die kleineren Verkehrslandeplätze und Flugplätze mit sog. Gelegenheitsverkehr stellen eine erhebliche Beeinträchtigung für die Umgebung dar. Diesen Vorschlag machte auch der Unterausschuss Lärmbekämpfung des Länderausschusses Immissionsschutz.¹⁴

¹⁴ Vgl. Wendland, H.-H.: Die Novelle des Fluglärmgesetzes aus Sicht des Unterausschusses Lärmbekämpfung des Länderausschusses Immissionsschutz, in: Tagungsband zum VCD-Workshop „Novelle des Fluglärmgesetzes“ am 8.3.2003 (<http://www.vcd.org/tagungsdokumentation.html>)

3.9. Differenzierung der Nachtschutzzone in zwei Zonen im Grundsatz sinnvoll, aber von geringer praktischer Relevanz

Der BMU-Gesetzentwurf vom Mai 2004 sah noch eine Differenzierung in zwei Nachtschutzzonen statt einer, wie im Regierungsentwurf, vor. Allerdings ist diese Veränderung infolge einer Überlappung der Nacht-Schutzzone 2 mit der Tag-Schutzzone 2 und einer nur sehr geringen Rechtsfolge für die Schutzzone 2 (Bauverbot für schutzbedürftige Einrichtungen, erhöhter Schallschutz für Wohngebäude auf Kosten der Eigentümer) als nicht sehr wesentlich einzustufen.

4. Berechnungsverfahren / Kostenfolgen

4.1. L_{den} und L_{night} sind L_{AeqTag} bzw. $L_{AeqNacht}$ vorzuziehen

Eine Verwendung der Lärmindizes L_{AeqTag} bzw. $L_{AeqNacht}$ ist abzulehnen, da die Verwendung dieser Indizes im Durchschnitt zu einer um 1-2 dB(A) niedrigeren (weniger scharfen) Bewertung des Lärmgeschehens gegenüber einer Verwendung der europaweit gültigen Lärmindizes L_{den} bzw. L_{night} führen. Noch gravierender sieht es bei ausgeprägten Nachtflughäfen wie Köln/Bonn aus. Hier verschafft die Lärmbeurteilung auf Basis des L_{Aeq} dem Flughafenbetreiber einen Vorteil von 4 bis 5 dB(A) gegenüber einer Lärmbeurteilung auf der Basis des L_{den} . Außerdem ist die Verwendung des L_{den} durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie (bzw. § 47c Bundesimmissionsschutzgesetz) verbindlich für die Erstellung von Lärmkarten vorgeschrieben. Diese Lärmkarten müssen auch für alle Großflughäfen (mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr) bis spätestens 30.6.2007 vorliegen. Die Anwendung von unterschiedlichen Lärmindizes (L_{Aeq} für die Festsetzung des Lärmschutzbereiches bzw. L_{den} ¹⁵ für die Lärmkarten) verhindert die nötige Transparenz. Diese Auffassung wurde offensichtlich auch ursprünglich vom Bundesumweltministerium geteilt, das in seinem Referentenentwurf aus dem Jahr 2003 noch die europäischen Indizes ins Fluglärmgesetz einführen wollte. Geändert wurde dies jedoch aufgrund des massiven Lobby-Drucks der Luftverkehrswirtschaft und insbesondere des Flughafens Köln/Bonn, weswegen man von einer „Lex Flughafen Köln/Bonn“ reden kann. Übrigens verwenden Frankreich, Niederlande und Österreich schon den L_{den} .

4.2. 100/100-Regelung bzw. „lautester Monat“ trägt den Interessen der von besonderen Ereignissen Fluglärm betroffenen deutlich besser Rücksicht als die Sigma-Regelung

Will man den Interessen von Anwohnerinnen und Anwohnern Rechnung tragen, die nicht in der Hauptflugrichtung eines Flughafens wohnen, aber zeitweise im Jahr einer besonders starken Fluglärmbelastung ausgesetzt sind (z.B. bei lang anhaltenden, ungewöhnlichen Witterungsbedingungen oder einer zeitweiligen Sperrung einer

¹⁵ Der L_{den} (day, evening, night) führt zu einer stärkeren Gewichtung der Nacht- und Nachtrandzeiten.

Startbahn), dann gilt es, die 100/100-Regel bei der Berechnung der Schutzzonen anzuwenden, wie dies auch vom Ausschuss nach § 32a Luftverkehrsgesetz vorgeschlagen wurde.¹⁶ Falls die Bahnbelegung unter eine bestimmte Relevanzschwelle, zum Beispiel fünf Prozent sinkt, sollte eine Regelung für seltene Ereignisse greifen, die von den erwarteten oder vorhandenen Flugbewegungszahlen für die betrachtete Belegungszeit ausgeht.

Der im Gesetzentwurf gewählte Ansatz einer 2 Sigma-Regelung bei der Tagschutzzone bzw. einer 3 Sigma-Regelung bei der Nachtschutzzone trägt der Problematik von lang anhaltenden, ungewöhnlichen Witterungsbedingungen oder einer zeitweiligen Sperrung einer Startbahn nicht ausreichend Rechnung. Beispielsweise werden im Umfeld des Frankfurter Flughafens die bei Ostwetterlage Betroffenen während der Belastungsphasen, die über Wochen anhalten können, mit der Sigma-Regelung der dreifachen Lärmbelastung ausgesetzt wie die bei Westwetterlage Belasteten, bevor ein Schutzanspruch entsteht. Außerdem ist die Festlegung der Lärmschutzzonen entsprechend der Sigma-Regelung ein rechentechnisch sehr aufwändiges Verfahren. Dies kann man auch an dem Umstand ablesen, dass das Umweltbundesamt bis heute noch keine Konturenkarten mit den Auswirkungen des Gesetzentwurfes vorlegen kann.

Die 100/100-Regelung wurde von Seiten der Luftverkehrswirtschaft in letzter Zeit zu unrecht kritisiert, wobei bewusst mit einer falschen Interpretation dieser Regelung operiert wurde. So wurde etwa beim Flughafen Köln/Bonn im Rahmen der Arbeitsgruppe beim Bundesumweltministerium zur Ermittlung der Kostenfolgen eines neuen Fluglärmggesetzes von Seiten der Luftverkehrswirtschaft die 100/100 Regelung derart interpretiert, dass auf jeder der drei Start- und Landebahnen 100% des Gesamtaufkommens angesetzt wurden. Anzusetzen wären jedoch nur die reale Belegung der jeweiligen Start und Landebahn (also nur der prozentuale Anteil am gesamten Flugverkehrsaufkommen).

Ein sehr sinnvoller Kompromiss zwischen einer 100/100-Regelung sowie der vorgeschlagenen Sigma-Regelung stellt das Kriterium „lautester Monat“ dar, die zwar zu etwas kleineren Schutzzonen führt, aber leichter in der Öffentlichkeit vermittelbar ist.

4.3. Kostenfolgen des Gesetzes halten sich im Rahmen und können an den Lärmverursacher weiter gegeben werden

Eine ausführliche Einschätzung der Kostenfolgen der Gesetzesnovelle liegt nur für den Referentenentwurf vom 22.6.2004 vor. Demnach wurden für den Bundeshaushalt (nur militärische Flugplätze) die Kostenfolgen auf 75 Mio. € bis 95 Mio. € ge-

¹⁶ Für den Flughafen Frankfurt/Main gilt z.B., dass er nur zu 25 % aller Tage bzw. nur von 25 % aller Landungen aus Westen angefliegen wird. Gleichwohl können bei Schönwetterperioden Phasen von über einer Woche auftreten, in denen nahezu alle Maschinen im Minutentakt und dichter die Wohngebiete von Mainz, Rüsselsheim und weiteren Orten überfliegen. Die höchste Lärmbelastung im Umfeld des Frankfurter Flughafens tritt bezeichnenderweise in Raunheim auf, einem Ort, der im Bereich des Westanfluges liegt und damit im langjährigen Mittel nur von 25 % aller Landungen betroffen ist. Die 100/100-Regelung trägt diesem Problem Rechnung, indem sie die volle Belastungssituation für alle Betriebsrichtungen unterstellt.

schätzt. Für den Bereich der zivilen Flugplätze wurden auf der Grundlage des Referentenentwurfs vom 22.06.2004 die Kostenfolgen auf 614 Mio. € bis 738 Mio. € geschätzt.¹⁷

Bereits an dieser Kostenschätzung kann man gewisse Zweifel hegen. Denn laut Darstellung von Vertretern der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, die an der Arbeitsgruppe zur Ermittlung der Kostenfolgen beteiligt waren, wurden einige Kostenfaktoren im Gutachten des Öko-Institutes bewusst überschätzt.¹⁸

Der Gesetzentwurf enthält jedoch gegenüber dem Referentenentwurf einige Änderungen, die zu relevanten Verringerungen der Kosten führen. Es ist sehr bedauerlich, dass es hierfür keine soliden Kostenermittlungen gibt. Das Bundesumweltministerium kann lediglich Schätzwerte von um 20-30 % reduzierten Kostenfolgen des neuen Gesetzentwurfes gegenüber dem Entwurf aus dem Jahre 2004 angeben.

Die Kostenerstattung soll sich nach dem Gesetzentwurf auf bis zu 13 Jahre verteilen. Legt man die kalkulierten Schallschutzaufwendungen von max. 740 Mio. Euro auf die Verursacher des Fluglärms, d. h. die Passagiere um, ergibt sich eine durchschnittliche Kostenbelastung von unter einem Euro je Flugticket. Ein solcher Ticketaufschlag ist ohne weiteres wirtschaftlich tragbar, wenn man bedenkt, wie profitabel viele Fluggesellschaften derzeit sind. So hat Lufthansa im Jahr 2005 seinen operativen Gewinn um 50 % auf 577 Millionen Euro gesteigert. Für 2006 erwartet das Management von Lufthansa ein Ergebnis "mindestens in Höhe des Vorjahres". Bis 2008 strebt das Unternehmen einen operativen Gewinn von einer Milliarde Euro an.

4.4. Übertragung der Berechnung und Festsetzung der Lärmschutzzonen von zivilen Flugplätzen allein auf die Bundesländer

Die Festsetzung der Lärmschutzbereiche ist bisher durch eine Rechtsverordnung des Bundesumweltministeriums erfolgt, bei der das Umweltbundesamt wesentliche Vorarbeiten geleistet hat. Auch wenn es im Zuge der Föderalismusreform sinnvoll ist, Kompetenzen bei den Ländern zu konzentrieren, so sollte analog zur Lärmminde-
rungsplanung im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie eine einheitliche Handhabung durch das Umweltbundesamt sichergestellt werden.

4.5. Berücksichtigung bzw. Weiterentwicklung der Berechnungsverfahren E-CAC Doc. 29 sowie AzB

¹⁷ Vgl. Öko-Institut (Hrsg.): Kostenfolgen der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, Darmstadt, Berlin, 2005; im Internet abrufbar unter:

http://www.bmu.de/files/pdfs/allgemein/application/pdf/kostenfolgen_endversion.pdf

¹⁸ So fand bei der Kostenbetrachtung keine Anrechnung des von den Bauherren selbst finanzierten Schallschutzes bei Gebäuden der neu fest gelegten Schutzzone 1 statt, deren Gebäude vorher in der Schallschutzzone 2 lagen und die somit keinen Bedarf für weiteren baulichen Schallschutz haben. Außerdem wurde mit Maximalwerten bei der Inanspruchnahme von Lüftungseinrichtungen und passiven Schallschutzmaßnahmen operiert, obwohl solche Angebote in der Regel von einem großen Teil der Berechtigten nicht in Anspruch genommen werden. Schließlich fand auch keine konkrete Erfassung von Wohneinheiten, sondern nur eine Hochrechnung aufgrund hochgerechneter Bevölkerungsdichten statt.

Eine neue Anleitung zur Berechnung (AzB) wird derzeit von einer Arbeitsgruppe beim Umweltbundesamt erarbeitet. Diese Überarbeitung der AzB ist auch dringend erforderlich. Die DIN-Norm 45684_1 (zur Berechnung von Fluglärm an Landeplätzen) soll die Grundlage für die neue AzB sein. Teil dieser DIN-Norm ist das Berechnungsverfahren ECAC Doc. 29 R.

4.6. Bei einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung in der Umgebung von Flughäfen infolge der Änderung des Flugbetriebes sollte es grundsätzlich zu einer Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches kommen

Denn es muss überall erkennbar sein, wo entsprechender Lärm zu erwarten ist. Ansonsten könnten ggf. andere Planungen vorgenommen werden. Die Sorge, dass eine Veränderung der Lärmbelastung nur unbewohnte Gebiete betrifft, erscheint mir angesichts der dichten Besiedlung rund um die deutschen Flughäfen eher theoretischer Natur.

4.7. Es entspricht der Lärmwirkungsforschung, auch Flugzeuge unter 14 MTOW voll in die Zahl der Flugbewegungen einzurechnen

Selbst im alten Fluglärmgesetz wurden diese Flugzeuge einbezogen. Eine Nicht-Berücksichtigung wäre ein Rückschritt. Außerdem braucht man sich nur einmal die Lärmzulassungswerte anzusehen. So werden beispielsweise für den Beech-Jet 400 A, die Cessna 560 XL, die Cessna Citation III, VI und VII, die Falcon 10, 20, 50 und 900, den Fan Jet Falcon, die IAI 1124 Westwind, den Learjet 24, 31, 35, 36, 45 und 55 Landepegel über 90 EPNdB, teilweise deutlich darüber, ausgewiesen.

4.8. Der Begriff „Leichtflugzeuge“ im Gesetz sollte definiert werden

Der Begriff „Leichtflugzeuge“ im Gesetz (Art.1 §4 Abs.1 Pkt.2) bedarf einer eindeutigen Definition.

5. Entschädigungsfragen

5.1. Lange zeitliche Streckung der Kostenerstattung nicht angemessen

Der Ansatz einer zeitlichen Streckung des Inkrafttretens der Pflicht zur Kostenerstattung durch Flughafenbetreiber an Grundstückseigentümer ist zwar grundsätzlich berechtigt. Die gewählte Regelung ist jedoch kaum praktikabel und geht vor allem massiv zu Lasten der Lärmbetroffenen. Die von Fluglärm betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner warten teilweise bereits seit über 30 Jahren auf eine Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz. Nun müssen die Betroffenen teilweise nochmals bis zu dreizehn Jahre nach Inkrafttreten der Gesetzesnovelle warten, bis der Erstattungsanspruch vollständig greift. Denn bei Grundstücken, die nur aufgrund des Maximalpegelkriteriums der Nacht-Schutzzone 1 zugeordnet werden, soll die

Pflicht zur Kostenerstattung erst elf Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches (dies kann bis zu zwei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes sein) greifen. Eine sofortige Entschädigung nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches sieht der Gesetzentwurf für bestehende zivile Flugplätze nur bei einem Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Tag}$ über 70 dB(A) bzw. einem $L_{Aeq\ Nacht}$ über 60 dB(A) vor. Das sind jedoch Werte, die bei keinem Flugplatz in der Bundesrepublik Deutschland erreicht werden.¹⁹

Bei neuen bzw. wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen greift ein sofortiger Anspruch auf Erstattung von Schallschutzmaßnahmen bzw. Entschädigung von Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches gemäß Regierungsentwurf nur bei einem $L_{Aeq\ Tag}$ über 65 dB(A). Eine solche Streckung ist vollkommen unangemessen. Durch einen Flughafenausbau neu Betroffene, die einem Mittelungspegel von 60 dB(A) und damit einer erheblichen Belästigung ausgesetzt sind, können erst 9 Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches ihre Ansprüche auf Schallschutz geltend machen. Die Regelung stellt auch eine Verschlechterung gegenüber der Rechtsprechung dar. So müssen am Flughafen München II bereits bei einem Wert von 64 dB(A) Entschädigungen für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches geleistet werden, und zwar sofort. Nach dem Gesetzentwurf sollen Entschädigungen für derartige Belastungen erst nach 5-6 Jahren gewährt werden. Wird der Gesetzentwurf in dieser Form verabschiedet, dann findet eine nicht akzeptable finanzielle Begünstigung künftiger auszubauender Flugplätze gegenüber den vor kurzen planfestgestellten Flugplätzen statt.

5.2. Erstattungsanspruch für baulichen Schallschutz in der Nacht-Schutzzone zu eingeschränkt

Innerhalb der Nacht-Schutzzone 1 soll sich der Erstattungsanspruch für baulichen Schallschutz nur auf Räume beziehen, die in nicht nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen genutzt werden. Diese Einschränkung widerspricht praktischen Erfahrungen und der bisherigen Rechtsprechung, die eine zu starke Einschränkung der Schutzmaßnahmen auf bestimmte Räume abgelehnt hat (Kommunikation in Wohnräumen, wie auch der Aufenthalt in Kinderzimmern sind ebenfalls schützenswert). Außerdem können Schlafräume im Laufe der Zeit geändert werden und haben die Flughafen-anwohner ein Recht darauf, in der Zeit von 22 bis 6 Uhr (Definition der Nacht nach diesem Gesetz) auch in anderen Räumen ruhige Verhältnisse anzutreffen.

5.3 Nichtfinanzierung von Belüftungseinrichtungen an militärischen Flugplätzen kritikwürdig

Der Regierungsentwurf schränkt den Rechtsanspruch in der Nachtschutzzone an militärischen Flugplätzen auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen durch Flughafenbetreiber (Bundesverkehrsministerium) nur auf

¹⁹ Ein äquivalenter Dauerschallpegel am Tage von über 65 dB(A) wird nur an jeweils einer Messstelle in direkter Nähe des Frankfurter und des Düsseldorfer Flughafens gemessen. Am Frankfurter Flughafen weisen ein Immissionsort einen Mittelungspegel während der Nacht über 55 dB(A) und ca. 20 Immissionsorte einen Wert über 50 dB(A) auf.

Schallschutzfenster ein. Belüftungseinrichtungen sollen hingegen nicht finanziert werden. Der BMU-Referentenentwurf vom 20.6.2004 kannte eine solche Ungleichbehandlung von Wohnungsinhabern an militärischen und an zivilen Flugplätzen nicht. Sie ist sachlich auch nicht zu rechtfertigen, außer dass der Etat des Bundesverteidigungsministeriums geschont wird.

5.4. Regelung zur Entschädigung von Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches verbesserungsbedürftig

Die Einführung eines Anspruches auf Geldentschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs bei einem neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz ist grundsätzlich zu begrüßen. Entschädigungen für die eingeschränkte Nutzbarkeit des Außenwohnbereiches und von Grundstückswertverlusten sollten allerdings bereits ab einem Tages-Mittelungspegel von 55 dB(A) gewährt werden. Der Bonus für militärische Flugplätze ist nicht nachvollziehbar. Es sollte mindestens die Regelung wie für zivile Flugplätze gelten.

6. Mangelhafter Regelungsansatz des Fluglärmsgesetzes

Das Fluglärmsgesetz bleibt auch weiterhin vor allem ein Erstattungs- und Entschädigungsgesetz. Geregelt werden im Wesentlichen nur die Erstattungsansprüche für passiven Schallschutz sowie die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs im direkten Flugplatzumfeld. Das Gesetz enthält keinerlei Gebote zum aktiven Lärmschutz, wie z.B. Nachtflugbeschränkungen, Betriebsbeschränkungen für besonders laute Flugzeuge oder Lärmkontingentierungen. Damit trägt das Gesetz auch nicht dem ins europäische Recht übernommenen „ausgewogenen Ansatz“ (balanced approach) der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) zur Fluglärmbekämpfung Rechnung. Danach soll sich der Schutz vor Fluglärm nicht auf passiven Schutz beschränken, sondern auch planerische Maßnahmen und Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (lärmmindernde Betriebsverfahren und Betriebsbeschränkungen) verwirklicht werden.

Der Regierungsentwurf ändert auch nichts an dem gravierenden Defizit des alten Fluglärmsgesetzes, dass keinerlei Aussagen über die individuelle Zumutbarkeit von Fluglärm getroffen werden. Beim Straßenverkehrs- und Schienenlärm gibt es hingegen mit der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verkehrslärmverordnung) für den Fall des Neubaus oder der wesentlichen baulichen Erweiterung Immissionsgrenzwerte differenziert nach Nutzungszwecken von Gebieten. Beim Fluglärm stehen die Gerichte und die rechtsuchenden Bürger hingegen vor einer „erschreckenden normativen Leere bei der Suche nach materiellen Maßstäben“, wie es Dr. Ulrich Storost, Richter am Bundesverwaltungsgericht, am 16. Januar 2004 auf einer Tagung zum Thema Verkehrslärm des Verkehrsclub Deutschlands treffend auf den Punkt brachte. Dr. Storost zog deshalb das Fazit: „Die Konzeption des Gesetzes führt eher zu einem Schutz des Fluglärms als zu einem Schutz vor Fluglärm.“

Folgt man dem Ansatz, dass das Fluglärmgesetz als Lärmsanierungsgesetz lediglich den passiven Schallschutz an Flughäfen regeln soll, dann bedarf es weiterer gesetzlicher Regelungen für den aktiven Lärmschutz und zur Konkretisierung des ausgewogenen Ansatzes. Folgende Änderungen in Rechtsverordnungen und Gesetzen sind dringend erforderlich:

- In der noch ausstehenden Verordnung zur Lärmaktionsplanung (Lärmminde-
rungsplanung) gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie (Ermächtigungsgrundlage in
§ 47f Bundesimmissionschutzgesetz) sollte der ausgewogene Ansatz als Grund-
lage für eine Lärmminde-rungsplanung im Flughafenumfeld festgeschrieben wer-
den, um die Möglichkeiten für aktiven Lärmschutz mit Hilfe von Betriebsbeschrän-
kungen rechtlich besser abzusichern.
- Erlass einer Rechtsverordnung zu § 9 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz zur Konkretisie-
rung der Zumutbarkeitsschwellen von Fluglärm (analog der 16. BImSchV).
- Die vom Rollen der Luftfahrzeuge auf dem Flugplatzgelände und dem Betrieb von
Triebwerksprobelauf-Anlagen herrührenden Geräuschemissionen sollten künftig
in das Regelungsregime der Technischen Anleitung (TA) Lärm fallen.

7. Fazit und weitergehende Schlussfolgerungen

Mit dem Gesetzentwurf ist es nicht gelungen, zu einem fairen Interessensausgleich zwischen den von Fluglärm betroffenen Menschen sowie der Luftverkehrswirtschaft zu kommen. Durchgesetzt haben sich im wesentlichen die Partikularinteressen der Luftverkehrswirtschaft. Die vorgesehenen Lärmwerte für den Einsatz von passivem Schallschutz sind viel zu hoch und befinden sich an der Grenze zur Gesundheitsgefährdung – ein präventiver Schutz der Bevölkerung findet nicht statt. Die Lärmwerte orientieren sich nicht an den neueren Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung. Die Kostenbelastung für die Wirtschaft bleibt in einem sehr überschaubaren Rahmen. Die Kosten können auch ohne weiteres über Gebühren (weniger als ein Euro pro Ticket) an die Passagiere weitergeben werden. Das wichtige Ziel der sinnvollen Siedlungssteuerung und Vermeidung künftiger Lärmkonflikte wird mit dem Gesetzentwurf allerdings nicht erreicht, was auch nicht im Interesse der Luftverkehrswirtschaft sein kann. Für die Fluglärm-betroffenen bringt das Gesetz nur vereinzelt Verbesserungen. An manchen Flugplätzen sorgt das Gesetz sogar für Verschlechterungen gegenüber einem Festhalten an dem status quo. Nutznießer der vorgeschlagenen Regelung sind vor allem Flughäfen bzw. Anteilseigner von diesen, die in Kürze Aus- der Neu-
bauprojekte realisieren wollen, insbesondere der Frankfurter Verkehrsflughafen. Um zu einem wirklichen Interessensausgleich zwischen Wirtschafts- und Anwohnerinteressen zu kommen, bedarf es folgender substanzieller Verbesserungen am Gesetzentwurf:

1. Lärmwerte, die den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung gerecht werden und vorsorgeorientiert sind:

a.) Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte (zivile) Flugplätze:

Tag-Schutzzone 1:	L_{Aeq} Tag	= 55 dB(A),
Tag-Schutzzone 2:	L_{Aeq} Tag	= 50 dB(A),
Nacht-Schutzzone:	L_{Aeq} Nacht	= 45 dB(A), $L_{Amax} = 6$ mal 48 dB(A),

b.) Werte für bestehende (zivile) Flugplätze:

Tag-Schutzzone 1:	L_{Aeq} Tag	= 60 dB(A),
Tag-Schutzzone 2:	L_{Aeq} Tag	= 55 dB(A),
Nacht-Schutzzone:	L_{Aeq} Nacht	= 50 dB(A), $L_{Amax} = 6$ mal 53 dB(A),

Für militärische Flugplätze sind für die Tag-Schutzzone geringfügig höhere Werte akzeptabel.

2. Keine zeitliche Streckung der Werte für den Neu- und Ausbau von Flugplätzen.
3. Ausdehnung des Anwendungsbereiches des Gesetzes auch auf Flugplätze mit mehr als 5.000 Starts in den sechs verkehrsreichsten Monaten (entspricht etwa 16.600 Flugbewegungen pro Jahr) sowie Luft-/Boden-Schießplätze.
4. Anwohnerinnen und Anwohner, die vorübergehenden starken Fluglärmbelastungen (z.B. bei langanhaltenden, ungewöhnlichen Witterungsbedingungen oder bei umfangreichen Sanierungsmaßnahmen) ausgesetzt sind, müssen einen angemessenen Schallschutz erhalten. Hierzu ist die Anwendung der 100/100-Regel (außer bei Betriebssituationen, die in weniger als 5 % der Betriebszeit auftreten) oder zumindest eine Zugrundelegung des Monats mit höchstem Betriebsrichtungsanteil bei der Berechnung der Lärmkonturen erforderlich.
5. Statt der Lärmindizes L_{AeqTag} bzw. $L_{AeqNacht}$ sind die europaweit bzw. bei der Lärmkartierung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie gültigen Indizes L_{den} und L_{night} zu verwenden.
6. Für zivile Verkehrslandeplätze sollte von der Beurteilungszeit (sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres) zur so genannten Kennzeichnungszeit (z.B. alle Samstage innerhalb der 6 verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres) übergegangen werden, wie dies der „Länderausschuss für Immissionsschutz“ (LAI) in seiner Landeplatz-Fluglärmleitlinie vorschlägt (vgl. Punkt 2.8).
7. Die im Referentenentwurf des Bundesumweltministeriums vom 20.06.2004 enthaltene 7-Jahres-Frist für die Errichtung von Wohnungen ist wieder in das Gesetz einzuführen. Die Möglichkeit, Wohnungen in der Tagschutzzone 1 oder der Nachtschutzzone zu errichten, wenn im Zeitpunkt der Festsetzung des Lärm-

schutzbereiches ein Bebauungsplan oder § 34 Baugesetzbuch dies zulässt, sollte demzufolge nach sieben Jahren erlöschen.

8. Einführung einer Schutzzone 3 (Planungszone "Siedlungsbeschränkung"), in der ausschließlich Planungsbeschränkungen für die Regional- und Bauleitplanung geregelt werden entsprechend eines Vorschlages des Länderausschusses für Immissionsschutz.
9. Eine gesetzliche Verankerung eines von den Ländern zu bestellenden Fluglärm-schutzbeauftragten. Dieser soll den Unternehmer des Flugplatzes, die für die Flugsicherung zuständigen Stellen, die Luftfahrtunternehmen und die Luftfahr-zeugführer in Angelegenheiten, die für den Schutz vor Fluglärm bedeutsam sein können, beraten und auf die Entwicklung und Einführung lärmarmen Betriebswei-sen hinwirken. Außerdem soll er den zuständigen Behörden in regelmäßigen Zeitabständen Bericht erstatten sowie den von Fluglärm betroffenen Anwohnern Auskünfte erteilen.
10. Eine Pflicht zur Bildung von Fluglärmkommissionen sollte für alle Flugplätze mit Lärmschutzbereichen (also auch Verkehrslandeplätze mit Fluglinien- oder Pau-schalflugreisen) gelten.²⁰
11. Eine gesetzliche Verankerung eines Beteiligungs- und Klagerechtes für Kommu-nen bei der Festlegung von Flugrouten. Einer vom Fluglärm betroffenen Gemein-de soll das Recht zur Stellungnahme und auf Einsicht in die lärmfachlichen Unter-lagen im Rahmen der Vorbereitung von Rechtsverordnungen, die An- und Abflug-strecken oder Warteräume für einzelne Flugplätze festlegen, eingeräumt werden. Außerdem sollte für diese Kommunen ein Klagerecht bzgl. Rechtsverordnungen, die An- und Abflugstrecken oder Warteräume für einzelne Flugplätze festlegen, bestehen.²¹
12. Erweiterte Beteiligungs- und Klagerechte für anerkannte Lärmschutz- und Um-weltverbände (wie sie der BMU-Referentenentwurf vom 1.10.2003 ursprünglich auch vorsah): Schaffung einer Gelegenheit zur Stellungnahme und des Rechtes auf Einsicht in die lärmfachlichen Unterlagen im Rahmen der Vorbereitung von Rechtsverordnungen, die An- und Abflugstrecken oder Warteräume festlegen. Außerdem sollten anerkannte Vereine das Recht erhalten, bei Verfahren zur

²⁰ Der Regierungsentwurf sieht vor, dass an allen Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinienverkehr ange-schlossen sind und für die ein Lärmschutzbereich festzusetzen ist, Fluglärmkommissionen eingerichtet werden müssen.

²¹ Eine solche Regelung wurde auch von den CDU-regierten Bundesländern Hessen und Baden-Württemberg eingefordert (Vgl. Bundesrats-Drucksache 509/02) und befand sich im BMU-Referentenentwurf vom 1. Oktober 2003. Vgl. auch die Stellungnahmen des Deutschen Städte- und Gemeindebundes und des Deutschen Städtetages hierzu, abgedruckt in: Tagungsband zum VCD-Workshop „Novelle des Fluglärmgesetzes“ am 8.3.2003 (<http://www.vcd.org/tagungsdokumentation.html>)

Planfeststellung und Plangenehmigung über lärmrelevante Vorhaben, lärmfachliche Unterlagen einzusehen und die Gelegenheit erhalten, hierzu Stellungnahmen abzugeben. Weiterhin sollte ein Verbandsklagerecht für anerkannte Lärmschutz- und Umweltvereine gegen die Festsetzung des Lärmschutzbereiches, gegen Rechtsverordnungen, die An- und Abflugstrecken oder Warteräume für einzelne Flugplätze festlegen sowie gegen Planfeststellungsbeschlüsse und Plangenehmigungen über lärmrelevante Vorhaben geschaffen werden.

13. Erlass von Rechtsverordnungen mit Bezug zum Fluglärm nur im Benehmen mit dem Umweltbundesamt.

Lärmwirkungsforschung

Fragen der Fraktion der CDU/CSU

1. Vorgaben zum einzuhaltenden Lärmschutz an Flughäfen beeinflussen die Wettbewerbsfähigkeit der Flughäfen im internationalen Rahmen.
 - a. Welche gesetzlichen Regelungen oder Vereinbarungen an den großen Hubflughäfen regeln den Lärmschutz in den einzelnen Ländern der Europäischen Union und welche Grenzwerte wurden in diesen Ländern auf welcher wissenschaftlichen Basis dafür festgelegt?

Die Regeln oder Vereinbarungen in den einzelnen Ländern der Europäischen Union zum Lärmschutz an Flughäfen sind sehr unterschiedlich und auch kaum vergleichbar. Zwei wesentliche Ansätze für Berechnungsverfahren scheinen zu koexistieren: (1) äquivalenter Dauerschallpegel mit unterschiedlichen Bewertungen und Gewichtungen, der im Wesentlichen benutzt wird, (2) Indizes, die eine Kombinationen von Bewegungszahlen und Maximalpegel angeben, allerdings sind diese Indizes in den einzelnen Ländern sehr verschieden voneinander und wiederum nicht vergleichbar. Auf Grund der sehr unterschiedlichen akustischen bzw. psychoakustischen Maße ist eine Vergleichbarkeit von Grenzwerten ebenfalls nicht möglich. Meistens gibt es eine Differenzierung nach Tag und Nacht.

2. In der Praxis und bei Gerichten ist die Fluglärmprognose der Wissenschaftler Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng als aktueller Stand der Lärmwirkungsforschung anerkannt.
 - a. Wäre das Schutzkonzept dieser Autoren eine geeignete Grundlage für eine Novellierung der Fluglärmgesetzgebung, insbesondere zur Festlegung von fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitskriterien?

Das Fluglärmgesetz hat zunächst mit Fachplanungsrecht nichts zu tun, sondern dient u.a. der Festlegung eines bau- oder entschädigungsrechtlichen Schutzbereichs.

Die Autoren Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng haben 2002 „Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flughäfen/Flugplätzen“ vorgelegt. Dieses berücksichtigt wesentliche Schutzziele in medizinischen und psychologischen Bereichen, stellt aber den Stand der Lärmwirkungsforschung von spätestens 2002 dar. Die Vorschläge der Autoren sind Setzungen, die auf unterschiedlich gut gesicherten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung beruhen. An diesem Schutzkonzept ist von verschiedener Seite z.T. erhebliche Kritik geäußert worden. Neuere Erkenntnisse (insbesondere die Ergebnisse der DLR-Studie hinsichtlich der nächtlichen Schlafstörungen) lassen Zweifel zu, ob die von den Autoren angegebenen Setzungen eine in allen Bereichen geeignete Grundlage für die Novellierung der Fluglärmgesetzgebung ist. Insbesondere die Empfehlungen für den Nachtschutz lassen die (biologische) Plausibilität vermissen, die durch eine stetige Dosis-Wirkungs-Beziehung zwischen Einzelschallereignissen und Aufwachwahrscheinlichkeit ab einer (relativ niedrigen) Schwelle (von 33 dB) gekennzeichnet werden kann. Durch die Kombination der akustischen Parameter äquivalenter Dauerschallpegel L_{eq} und Anzahl von Maximalpegelüberschreitungen NAT (*number above threshold*) wird das Schutzbedürfnis für den Schlaf nur implizit und ungenau beschrieben. Allerdings ist sie durch Gerichtsentscheidungen zu Planfeststellungsverfahren in Deutschland in der Vergangenheit etabliert.

3. Der Gesetzesvorschlag sieht in Artikel 1, §2 Abs.2, Ziffern 1-4 als Schutzkonzept akustische Maße für die Grenzwerte vor, einerseits den äquivalenten Dauerschallpegel, andererseits die Einhaltung einer maximalen Anzahl von Maximalpegelüberschreitungen. Dieses Konzept berücksichtigt die bislang bekannten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung. Im Ergebnis einer umfangreichen Studie für das Regierungspräsidium Leipzig zur Bewertung der Ausbauvorhaben des Flughafens Halle/Leipzig wurden neue physiologische Kriterien für Flughäfen mit substantiellem Nachtflugverkehr mit einem neuen Schutzkonzept entwickelt. Dieses Schutzkonzept wird

hinsichtlich des Genehmigungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle beim Bundesverwaltungsgericht auf den juristischen Prüfstand gestellt.
Worin bestehen die wesentlichen Unterschiede dieser beiden Nachtschutzkonzepte?

Der wesentliche Unterschied zwischen den beiden Nachtschutzkonzepten besteht darin, dass einerseits durch akustische Kenngrößen (Dosis) indirekt auf die Wirkung und damit auf den Schutzbedarf geschlossen wird, dass andererseits durch physiologische Kenngrößen direkt auf die schlafstörende Wirkung und damit auf den Schutzbedarf geschlossen wird.

Der Gesetzesvorschlag sieht für die Nacht Schutzzonen vor, die auf der Kombination von zwei akustischen Kenngrößen (äquivalenter Dauerschallpegel L_{eq} , Anzahl von Maximalpegelüberschreitungen NAT (*number above threshold*)) beruhen. Es wird implizit davon ausgegangen, dass sich die Wirkung des Fluglärms auf den Nachtschlaf durch diese Parameter abbilden lassen. Bei auf energieäquivalenten Dauerschallpegeln beruhenden Schutzzonen wird angenommen, dass die Energieäquivalenz der Wirkungsäquivalenz entspricht. Z.B. erlaubt eine Halbierung der Schallenergie einzelner Fluggeräusche (Reduktion um 3 dB) eine Verdoppelung der Anzahl gleichwertiger Flugbewegungen (Energieäquivalenz). Bei Wirkungsäquivalenz dürfte sich die Wirkung in beiden Szenarien nicht unterscheiden. Das ist nach den empirischen DLR-Untersuchungen jedoch nicht der Fall: z.B. würde eine Reduzierung des Maximalpegels innen von 54 dB auf 51 dB bei gleicher Störwirkung nur eine Erhöhung der Geräuschanzahl um 20% erlauben, hingegen keine Verdoppelung.

Bei NAT-Kriterien darf ein Maximalpegel pro Nacht nur in einer bestimmten Häufigkeit überschritten werden. Der niedrigste, im Gesetzentwurf vorgesehene NAT-Wert liegt bei 53 dB. In der DLR-Studie wurde eine Schwelle für fluglärmbedingte, elektrophysiologisch nachweisbare Aufwachreaktionen bei 33 dB gefunden. Fluggeräusche mit Maximalpegeln zwischen 33 dB und 53 dB werden daher im NAT-Kriterium nicht berücksichtigt. Zudem wird die Höhe der Überschreitung des NAT-Werts nicht festgelegt: Ein NAT-Kriterium von 6x57 dB wäre bei 6x58 dB genauso unverletzt wie bei 6x73 dB. Entsprechend der DLR-Ergebnisse würden bei 6x58 dB im Mittel 33 von 100 Flughafenanrainern eine physiologische Aufwachreaktion zeigen, bei 6x73 dB hingegen im Mittel schon 58 von 100. Durch die Kombination von L_{eq} - und NAT-Kriterien wird versucht, die oben beschriebenen Nachteile der Einzelkriterien auszugleichen. Das gelingt aber nur teilweise, da sowohl L_{eq} - als auch NAT-Kriterien durch einzelne laute Fluggeräusche dominiert werden.

Bei einem wirkungsbezogenen Kriterium wird die Dosis (z.B. Maximalpegel eines Fluggeräuschs) mit der physiologischen Wirkung (z.B. Aufwachreaktion) verknüpft, so dass die Wirkung nächtlichen Fluglärms an Hand der Immission explizit für jeden Punkt in der Umgebung eines Flughafens ausgewiesen werden kann. Beim DLR-Kriterium wird hierzu eine aufwändig empirisch erhobene Dosiswirkungsbeziehung benutzt. Die explizite Ausweisung der auftretenden Wirkung und die Ermittlung von physiologischen Schutzkriterien werden dadurch direkt ermöglicht und bieten eine wirkungsbezogene Schutzfunktion.

4. Ist es angesichts der in der DLR-Nachtfluglärmstudie angegebenen Anzahl von im Mittel 24 spontanen (auch ohne Fluglärm auftretenden) natürlichen Aufwachreaktionen während des Nachtschlafs medizinisch begründbar, dass bereits eine zusätzliche, durch Fluglärm ausgelöste Aufwachreaktion als relevante Beeinträchtigung der Schlafqualität betrachtet werden muss?

Zusätzliche, nicht durch intrinsische Faktoren bedingte Aufwachreaktionen sind aus medizinischer Sicht möglichst zu vermeiden. Aufwachreaktionen sind die stärkste Ausprägung der Beeinträchtigung der Schlafqualität, die sich u.a. auch in Veränderungen der Schlaftiefe und durch eine Häufung von Schlafstadienwechseln zeigen. Für das Planfeststellungsverfahren des Flughafens Leipzig/Halle wurde mit einer zusätzlich durch Fluglärm hervorgerufenen Aufwachreaktion eine vorsichtige Setzung vorgenommen, um langfristige Folgen für die Gesundheit der Flughafenanrainer zu vermeiden. Dabei wurden präventivmedizinische Aspekte und das besondere flughafenspezifische Belastungsmuster am Flughafen Leipzig/Halle berücksichtigt. Es ist außerdem zu beachten, dass auch bei Einhaltung des Kriteriums „im Mittel weniger als eine durch Fluglärm zusätzlich ausgelöste Aufwachreaktion“ in einzelnen Nächten mehr als eine zusätzliche Aufwachreaktion

auftreten wird, und dass die in Leipzig/Halle für dieses Kriterium ausgewiesene Schutzzone auf der Realverteilung beruht.

5. Nach der DLR-Studie sind fluglärminduzierte Aufwachreaktionen während einer Nacht bei gleichem Mittelungspegel umso häufiger, je mehr Einzelereignisse auftreten. Eine Schutzgebietsdefinition auf Grundlage des einfach zu ermittelnden Mittelungspegels, wenn sie auf die demnach kritischere Situation mit vielen leiseren Einzelereignissen justiert wird, würde die Betroffenen genauso bzw. im Falle der Abflugstrecken (weniger, dafür lautere Fluglärmereignisse) sogar besser schützen, als das vergleichsweise komplizierte von der DLR-Studie vorgeschlagene Verfahren.

Das oben beschriebene Vorgehen (Justierung des Mittelungspegels = äquivalenter Dauerschallpegel) würde eine akustische Kenngröße modifizieren, mit der ein wirkungsbezogenes Kriterium möglichst gut abgebildet würde. Es ist allerdings fraglich, ob die akustische Kenngröße „Mittelungspegel“ so justiert werden kann, dass ein wirkungsbezogenes Kriterium möglichst gut abgebildet werden kann. Wenn nicht die Dosis, sondern die Wirkung der eigentliche Kern eines Schutzkonzepts ist, ist es konsequenter, diese Wirkung direkt auszuweisen.

Das von der DLR-Studie vorgeschlagene Verfahren ist nicht komplizierter als das Kombinationskriterium von L_{eq} und NAT. Beim DLR-Verfahren reicht es, wie beim NAT Maximalpegel und Häufigkeiten auszuweisen. Diese werden mit der Dosis-Wirkungsbeziehung für fluglärmbedingte Aufwachreaktionen gefaltet, um die Wirkung nächtlichen Fluglärms zu bestimmen. Für den Planfeststellungsbeschluss Leipzig/Halle wurde das DLR-Verfahren unproblematisch umgesetzt.

- a. Sprechen dennoch gewichtige Gründe dagegen, die Definition der Schutzzonen nach Fluglärmschutzgesetz nur auf den Mittelungspegel zu stützen? Falls ja, könnten – soweit gesicherte Erkenntnisse und ein anerkanntes Beurteilungsverfahren vorliegen – notwendige Folgerungen aus der Verteilung der Maximalpegel (besser) in der nach § 7 des Fluglärmschutzgesetzes noch zu erlassenden Verordnung über Schallschutzanforderungen oder in einer Schallschutzverordnung zum Luftverkehrsgesetz berücksichtigt werden?

Möglicherweise ist es von Vorteil, im Fluglärmschutzgesetz nur die Rahmenbedingungen zu definieren, die in einer Verordnung präzisiert werden.

6. In Alternative zu den in Artikel 1, §2 Abs.2, Ziffern 1-4 genannten akustischen Grenzwerten wurde im Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Leipzig ein neues Schutzkonzept für die Nacht mit neuen physiologischen Grenzwerten angewendet.
7. Ist es vor diesem Hintergrund aus gesetzgeberischer Sicht sinnvoll, die in Artikel 1, §2 Abs.3 vorgeschlagenen Jahreszahlen und Intervalle kürzer zu gestalten (z.B. 5 statt 10 Jahre), um den aktuellen Stand der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik schneller als bisher üblich wirkungsvoll berücksichtigen zu können?

Es obliegt dem Gesetz- bzw. Ordnungsgeber, die Intervalle einer Überprüfung von Grenzwerten festzulegen. Aus wissenschaftlicher und gesundheitspolitischer Sicht erscheint es allerdings durchaus sinnvoll, verifizierte Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und technische Innovationen in kürzeren Intervallen berücksichtigen zu können.

8. Das Schutzkonzept des Entwurfes des Fluglärmgesetzes legt für den Tag Dauerschallpegel und für die Nacht eine Kombination aus Dauerschall- und Einzelschallpegel fest.
9. Sind die vorgeschlagenen Grenzwerte aufeinander abgestimmt, oder geht das Einzelschallkriterium über die Grenzen des Dauerschallpegelkriteriums hinaus?

Die Dauerschallkriterien für den Tag sind eine Setzung, die sich vor allem auf die Erkenntnisse der Belästigungsforschung von Fluglärm beziehen. Die vorgeschlagenen

Grenzwerte für zivile Flughäfen liegen etwas über (1 dB – Vorsorge) bzw. unter (5 dB – Bestand) den Grenz- und Richtwerten für Lärmschutz an Verkehrswegen.

Beide Kriterien (für die Nacht) bilden die Wirkung nicht vollständig ab, weder einzeln noch in ihrer Kombination. Das im Gesetzentwurf vorgesehene Einzelkriterium (NAT) sieht eine Begrenzung besonders lauter Flugereignisse vor. Es bedeutet allerdings einerseits eine Unstetigkeit an der Schwelle (53 dB bzw. 57 dB), die biologisch nicht plausibel ist. Es ist andererseits nicht plausibel, dass ein sehr lautes Lärmereignis (z.B. 90 dB) dieselbe Wirkung haben soll wie ein weniger lautes (z.B. 70 dB). Das Dauerschallkriterium geht von der Äquivalenz von Energie und Wirkung aus (siehe 3), die jedoch nicht gegeben ist.

10. Welche wissenschaftlich und empirisch verifizierbaren Erkenntnisse sprechen für die Festlegung?

Dauerschall- und Einzelschallkriterien für die Nacht werden durch die neuesten Ergebnisse (DLR-Studie) nicht bestätigt. Die Belästigungsforschung geht davon aus, dass Dauerschallkriterien für das Schutzbedürfnis am Tag ausreichend sind.

11. Können die folgenden, auf den Mittelungspegel (äquivalenter Dauerschallpegel) bezogenen Kriterien für die Lärmschutzzonen durch die Erkenntnisse der medizinischen und soziologischen Lärmwirkungsforschung gestützt werden:

12. Sanierungswerte zur Abwehr von Gesundheitsgefahren durch Fluglärm von tagsüber 65 dB(A) (Tagschutzzone 1) und nachts 55 dB(A) (Nachtschutzzone 1),

Die Ergebnisse der NaRoMI-Studie (Straßenverkehr) deuten darauf hin, dass bei einem äquivalenten Dauerschallpegel (L_{eq}) von mehr als 65 dB tagsüber das Herzinfarktrisiko bei langen Expositionszeiten (> 10 Jahre) signifikant bei Männern zunimmt. Ob bei > 60 dB tagsüber langfristig Gesundheitsbeeinträchtigungen zu erwarten sind, ist umstritten. Ob bei > 55 dB bzw. > 50 dB nachts langfristig Gesundheitsbeeinträchtigungen zu erwarten sind, ist ebenfalls umstritten.

13. Zumutbarkeitsgrenzen beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Flugplätzen zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch Fluglärm von tagsüber 60 dB(A) (Tagschutzzone 2) und nachts 50 dB(A) (Nachtschutzzone 2)?

Wenn die Setzung gilt, dass oberhalb einer Grenze von 25% erheblich Belästigter Schutzmaßnahmen erforderlich sind, erscheint 60 dB(A) tagsüber (Tagschutzzone 2) nicht zu hoch.

14. Für die Verkehrsträger Schiene und Straße und im Rahmen der EU Richtlinie Umgebungslärm gilt ein für die Ermittlung und Bewertung des Lärms maßgeblicher Bezugszeitraum von einem Jahr. Das derzeitige Fluglärmgesetz und der vorliegende Regierungsentwurf des Fluglärmschutzgesetzes schreiben dagegen zugunsten der Lärmbetroffenen als Bezugszeitraum die sechs verkehrsreichsten Monate vor.

15. Wie ist dieses aus Standort- und Wettbewerbssicht zu bewerten?

Die europäische Lärmschutzrichtlinie sieht einen Bezugszeitraum auch für Fluglärm von einem Jahr vor. Da sie auf Dauerschallpegeln aufsetzt, entspricht das der international üblichen Form. Dauerschallpegel sind Mittelungspegel und verhalten sich als solche umso stabiler, je länger der Bezugszeitraum ist. Die sechs verkehrsreichsten Monate als Berechnungsgrundlage sind als ein Bonus für die betroffenen Anwohner zu betrachten.

16. Gibt es belastbare und wissenschaftliche Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung zu einem kürzeren Bezugszeitraum zur Ermittlung und Bewertung von Fluglärm, als den im Gesetzentwurf vorgesehenen und üblichen Zeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate?

Nein

17. Es ist zu erwarten, dass durch Anwendung weiteren Ausschöpfungspotentials von Lärm mindernden technischen und operationellen Maßnahmen zukünftig Flugzeuge noch leiser

werden. Selbst bei weiter ansteigenden Flugbewegungen würden die nach Artikel 1, §2 Abs.2, Ziffern 1-4 ausgewiesenen Schutzzonen dann voraussichtlich schrumpfen, da äquivalente Dauerschallpegel und fluglärmbedingte Maximalpegel trotz der Erhöhung der Bewegungszahlen sinken werden, und daher neue, näher am jeweiligen Flughafen liegende Wohnbebauung durch die Gemeinden ausgewiesen werden können. Hingegen ist aus der Lärmwirkungsforschung zu erwarten, dass die Belastung der Bevölkerung (z.B. Belästigung, Schlaf- und Ruhestörung) durch die Erhöhung der Bewegungszahlen dieser Schrumpfung nicht folgt.

18. Wie kann auch zukünftig sichergestellt werden, dass einerseits der betroffenen Bevölkerung das subjektive und objektive Schutzbedürfnis, andererseits den Flughafensbetreibern das wirtschaftliche Wachstum ermöglicht wird?

Es böte sich z.B. an, Schutzzonen bei durch technische oder operationelle Innovation sinkender Lärmbelastung hinsichtlich ihrer Größe beizubehalten; allerdings griffe eine derartige Regelung in andere Rechte ein und ist daher sorgfältig abzuwägen.

Fragen der Fraktion der SPD

1. Entspricht der Gesetzentwurf der aktuellen Lärmwirkungsforschung?

Siehe Punkte 2-4 CDU/CSU-Fraktion

2. Wie bewerten Sie die Lärmsituation im Umland der größeren Flugplätze? Wie wird sie sich auch im Hinblick auf das stetige Wachstum des Flugverkehrs in Zukunft weiter entwickeln?

Ohne Fortschritte im technischen Bereich wird der Lärm bei stetigem Wachstum des Luftverkehrs natürlich zunehmen. Sollte die von der ACARE anvisierte Vision 2020 realisiert werden (durchschnittliche Absenkung der Emissionswerte um 10 dB), so würde das die Situation erheblich entschärfen. Allerdings würde es, selbst wenn 2020 dieses Ziel erreicht wird, noch mindestens eine Dekade dauern, bis sich neue Muster maßgeblich im Luftverkehr etabliert haben.

Siehe auch Punkt 18 CDU/CSU-Fraktion

3. Steht die Beeinträchtigung durch Lärm mit der sozioökonomischen Stellung im Zusammenhang?
4. Wie beurteilen Sie die in Feldstudien gefundenen Beeinträchtigungen von Aufmerksamkeits-, Gedächtnis-, und Leseleistungen sowie der Leistungsmotivation bei lärmbelasteten Kindern?

Fragen der Fraktion der FDP

1. Entsprechen die im Gesetzentwurf festgelegten Grenzwerte zur Einrichtung von Lärmschutzbereichen nach Ihrer Auffassung dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung?

Siehe Punkte 2 & 3 CDU/CSU-Fraktion

2. Stellen die im Gesetzentwurf enthaltenen Lärmwerte einen angemessenen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Interessen der Beteiligten dar?
3. Wie bewerten Sie aus Sicht des Gesundheitsschutzes, dass der Gesetzentwurf für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze einerseits und bestehende Flugplätze andererseits jeweils unterschiedliche Lärmwerte festsetzt?

Es ist eine – allerdings bisher her nicht ausreichend bewiesene – These, dass bei neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen so genannte „Überschusseffekte“ entstehen, deren Höhe und Dauer jedoch nicht bekannt sind.

4. Ist eine Differenzierung zwischen zivilen und militärischen Flugplätzen, wie sie im Gesetzentwurf vorgesehen ist, aus Gründen des Gesundheitsschutzes sachgerecht?

Unter physiologischen Gesichtspunkten gesehen grundsätzlich nein, allerdings können sich einerseits durch die unterschiedlichen Maximalpegel – Häufigkeitsverteilungen, insbesondere keine oder kaum Nachtflüge und Flüge an Wochenenden, andererseits durch steilere Pegelanstiege in Folge von niedrigeren Überflughöhen bei hohen Geschwindigkeiten Unterschiede in der Wahrnehmung und im Reaktionsverhalten ergeben.

5. Teilen Sie die Einschätzung, dass die Lärmwerte für militärische Flugplätze nicht aufgrund von Aspekten des Gesundheitsschutzes festgelegt wurden, sondern vor allem fiskalische Ursachen haben?
6. Halten Sie die Lärmwerte der jeweiligen Nacht-Schutzzonen insbesondere im Hinblick auf die Berücksichtigung der Einzelschallereignisse für ausreichend? Wenn nein, welchen Wert würden Sie vorschlagen?

Im Sinne der Ergebnisse der DLR-Studie wären wirkungsbezogene Kriterien akustischen Kriterien vorzuziehen (s. auch Punkt 3 CDU/CSU-Fraktion)

7. Ist eine weitere Differenzierung der Nacht-Schutzzonen analog zu den Tag-Schutzzonen sinnvoll?

Siehe 6, dann wäre eine Schutzzone ausreichend.

8. Wie beurteilen Sie den gewählten Bezugszeitraum für die Ermittlung und Bewertung des Lärms, nämlich einer Mittelung über die sechs verkehrsreichsten Monate?

Siehe Punkt 15 CDU/CSU-Fraktion

9. Halten Sie einen längeren Bezugszeitraum von beispielsweise einem Jahr für angemessener?

Siehe Punkt 15 CDU/CSU-Fraktion

10. Welchen rechtlichen Auswirkungen wird das novellierte Gesetz in der jetzigen Form auf die Flugplätze haben, die aufgrund ihrer Betriebsgenehmigung bereits heute strengeren Grenzwerten für die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen unterliegen?

Fragen der Fraktion DIE LINKE.

1. Welche wissenschaftlichen Erkenntnisse gibt es unter dem Aspekt des Gesundheitsschutzes und der Gesundheitsvorsorge für die zulässige Belastung von Menschen durch Fluglärm am Tage, in der Nacht und bei Aufenthalt im Freien?

Siehe Punkte 2 & 3 CDU/CSU-Fraktion

2. Sind vor dem Hintergrund dieser wissenschaftlichen Erkenntnisse die im Gesetzentwurf festgelegten Grenzwerte auseichend?

Siehe Punkte 2, 3 & 12 CDU/CSU-Fraktion

3. Werden durch die Grenzwerte des Gesetzes Verbesserungen für die Anwohner und Planungssicherheit für die Flughäfen erreicht?

(1) Grundsätzlich stellt eine weitere Absenkung der Grenzwerte eine Verbesserung der Fluglärmsituation für die betroffenen Anwohner dar. Ob damit eine Planungssicherheit für die Flughäfen zu erreichen ist, ist jedoch fragwürdig. Es ist durch den Gesetzgeber (oder eventuell durch Gerichte) abzuwägen, inwieweit ein dann noch weiter gehender Schutz

der betroffenen Bevölkerung den wirtschaftlichen und gesellschaftspolitischen Zielen des Luftverkehrs entspricht.

- (2) Die Planungssicherheit betrifft Flughäfen, wenn auf Grund technischer Entwicklungen (siehe Punkt 2 SPD-Fraktion) Flugzeuge leiser werden und dann trotz Ausweitung des Luftverkehrs die Lärmschutzzonen schrumpfen würden mit der Folge, dass dann Gebiete zur Bebauung ausgewiesen werden, die sich bisher in der Lärmschutzzone befanden (siehe auch Punkt 18 CDU/CSU-Fraktion).

4. Halten Sie die festgelegte zeitliche Staffelung der Grenzwerte für „neue und wesentlich baulich erweiterte Flugplätze“ für sachgerecht?

Eine Änderung, wie sie jetzt durch die Novellierung des Fluglärmsgesetzes erfolgen soll, bedarf gewisser Übergangsregelungen. Aus präventivmedizinischer Sicht könnte dieser Zeitraum eher kürzer sein, aus wirtschaftlichen Gründen (für die zivilen Flughäfen bzw. für den Bund) wohl eher länger.

5. Halten Sie die im Gesetzentwurf festgelegten höheren Grenzwerte für bestehende Flugplätze sachgerecht?

Siehe Punkt 3 FDP-Fraktion

6. Halten Sie zusätzliche gesetzliche Kann- oder Soll-Bestimmungen zum Schutz der Menschen vor Fluglärm - insbesondere bezüglich des Aufenthaltes im Freien und des Schutzes der Nachtruhe – für erforderlich?

Sofern die Empfehlungen, die in den Punkten 2, 3, 12 & 18 CDU/CSU-Fraktion dargestellt werden, berücksichtigt werden, nein.

Planungs- und Baurecht

Fragen der Fraktion der CDU/CSU

1. Inwieweit wird die Forderung aller Betroffener (Flughäfen und Anwohner) nach Planungs- und Rechtssicherheit sowie Verfahrensbeschluss mit dem vorliegenden Gesetzentwurf erfüllt?
2. Eine zentrale Forderung an den Gesetzentwurf ist es, in Zukunft weitere Nutzungskonflikte zwischen den Kommunen im Umfeld der Flughäfen und den Flughafenbetreibern zu vermeiden, indem Bauverbote ausgesprochen werden.
 - Wie beurteilen Sie die Regelungen des Gesetzentwurfs im Hinblick auf die Siedlungssteuerung im Umfeld von Flughäfen?
 - Werden die Interessen beider Seiten angemessen berücksichtigt?
 - Welche Ausnahmeregelungen vom Bauverbot halten sie für angemessen und unter dem Gesichtspunkt des Eigentumsschutzes für geboten?
3. Ist eine genügende Haftung von Bauherren und Architekten bei Vernachlässigung lärmschutzrechtlicher Baubestimmungen bereits jetzt in Gesetzen vorhanden? Wenn Nein, wie ist eine Haftung der Bauherren und Architekten bei Vernachlässigung lärmschutzrechtlicher Baubestimmungen zukünftig auszugestalten?
4. Die Dimensionierung des baulichen Schallschutzes soll laut Gesetzentwurf in einer nachfolgenden Rechtsverordnung festgelegt werden. Müsste nicht gleichzeitig mit dem Artikelgesetz eine Verordnung über die Schallschutzdimensionierung in Kraft gesetzt werden, um das Gesetz vollziehbar zu machen?
5. Sollte, wie im 1. Referentenentwurf vorgesehen, eine Nachtschutzzone 2 mit Baubeschränkungen vorgesehen werden?

6. In welchem Umfang, insbesondere in welcher Anzahl, sind die in Art.1 §3, §7 und §15 im Rahmen der „beteiligten Kreise“ aufgeführten Lärmschutz- und Umweltverbände als zu beteiligen anzusehen?
7. Ist die in Art.2 §19a Abs.b LuftVG vorgeschriebene Veröffentlichungspflicht gleichzusetzen mit der Veröffentlichungspflicht nach UIG?

Fragen der Fraktion der SPD

1. Wie bewerten Sie den Entwurf für ein neues Fluglärmgesetz in Bezug auf die Ziele
 - a) spürbare Ausweitung des Schutzes der Betroffenen,
 - b) Verbesserung der Rechts- und Planungssicherheit für alle Beteiligten und
 - c) Vorbeugung vor der Entstehung künftiger Lärmkonflikte ?
2. Ist der Gesetzentwurf geeignet, „Richterrecht“ zu ersetzen?
3. Ist das Gesetz ein tragfähiger Ausgleich zwischen den Belangen der Luftfahrt und den Lärmschutzbedürfnissen der betroffenen Flughafenanwohner?
4. Sind die in dem Gesetzentwurf aufgeführten Begründungen für eine „wesentliche Änderung“ des Flugplatzes ausreichend, oder sollte diese Definition im Sinne der Planungs- und Rechtssicherheit noch detaillierter bzw. nachvollziehbarer festgelegt werden?
5. Wie werden sich nach Ihrer Einschätzung die im Gesetzentwurf vorgesehenen Baubeschränkungen und abgestuften Bauverbote auf die Siedlungsentwicklung im Flugplatzumland auswirken?
6. Sind die Belange der betroffenen Kommunen sachgerecht berücksichtigt?
7. Werden unbesiedelte Freiflächen um die Flugplätze in hinreichendem Umfang gesichert?
8. Ermöglicht der Gesetzentwurf eine adäquate Information der Betroffenen bei fluglärmrelevanten (Planungs-) Entscheidungen?
9. Ist die Regelung in Artikel 2 zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes in § 8 Abs. 1 ausreichend, um die Verknüpfung von Luftverkehrsrecht und Fluglärmgesetz herzustellen und die Verbindlichkeit der im Fluglärmgesetz festgelegten Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Flughäfen sicher zu stellen?
10. Wie bewerten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehenen Grenzwerte zur Festlegung der Lärmschutzzonen (Tag, Nacht) im Hinblick auf neuere Planfeststellungsbeschlüsse, Gerichtsurteile und freiwillige Schallschutzprogramme?
11. Wie beurteilen Sie die unterschiedliche Festsetzung von Grenzwerten für bestehende Flugplätze und für den Neu- und Ausbau von Flugplätzen? Wie schätzen Sie die Auswirkungen des Gesetzentwurfs auf Vorhaben zum Ausbau von Flughäfen ein?
12. Sollte der Regelungsansatz des Gesetzentwurfs, der den passiven (baulichen) Schallschutz und Baubeschränkungen betrifft, beibehalten oder um weitere Lärminderungsinstrumente ergänzt werden?

Fragen der Fraktion der FDP

1. Erwarten Sie vom vorgelegten Gesetzentwurf die Planungs- und Rechtssicherheit, die das alte Fluglärmgesetz schon lange nicht mehr bietet und von den Flughafenbetreibern eingefordert wird?

2. Halten Sie es für sachgerecht, in den Regelungsbereich des Fluglärmsgesetzes auch den Neubau und die bauliche Erweiterung von Flugplätzen einzubeziehen, oder stimmen Sie der Meinung zu, dass Regelungen zum Neu- und Ausbau von Flugplätzen stattdessen im Planungsrecht, d.h. im Luftverkehrsgesetz bzw. in der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, verankert werden sollten?
3. Wie bewerten Sie die Kriterien für die sonstige wesentliche bauliche Erweiterung eines Flugplatzes nach Artikel 1 § 2 Satz 4 des Gesetzentwurfs?
4. Wie beurteilen Sie die Kriterien für eine wesentliche Veränderung der Lärmbelastung nach Artikel 1 § 4 Abs. 5 des Gesetzentwurfs?
5. Wird der vorliegende Gesetzentwurf dem Anspruch einer angemessen Siedlungssteuerung gerecht?
6. Halten Sie die Ausnahmeregelungen zum Bauverbot in § 5 des Gesetzentwurfs insgesamt für gerechtfertigt? Wenn nein,
 - a. warum nicht?
 - b. Welche einzelnen Ausnahmeregelungen halten Sie allerdings für sinnvoll?
7. Welche Auswirkungen wird § 5 n.F. nach Ihrer Einschätzung in der Praxis haben?
8. Trägt diese Regelung insbesondere dazu bei, in der Zukunft Raumnutzungskonflikte zu entschärfen? Wenn nein, warum nicht?
9. Wie ist § 5 n.F. im Hinblick auf die bauliche Erweiterung bereits bestehender Errichtungen auszulegen? Können also bestehende Krankenhäuser, Altenheime etc. in den Schutzzonen weiterhin baulich erweitert werden?
10. Halten Sie die Sanktionen für Fälle, in denen Bauherren innerhalb des Lärmschutzbereiches Gebäude errichten, ohne die erforderlichen Schallschutzanforderungen einzuhalten, für ausreichend?
11. Sind die Regelungen zur Beteiligung der Öffentlichkeit angemessen?

Fragen der Fraktion DIE LINKE.

1. Halten Sie den in § 4 Absatz 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm definierten Anwendungsbereich des Gesetzes für sachgerecht?
2. Halten Sie die zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche gewählte sog. Sigma-Regelung für sachgerecht und sinnvoll in ihrer Anwendung?
3. Halten Sie die in § 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm getroffenen Festlegungen für Bauverbote und die davon möglichen Ausnahmen für sinnvoll?
4. Halten Sie die in § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm enthaltenen Kriterien und insbesondere die vorgeschlagenen Grenzwerte und den Dauerschallpegel LAeq zur Einrichtung der Lärmschutzbereiche für die Tagschutzzonen und die Nachtschutzzone für sinnvoll und angemessen?
5. Halten Sie die für die Nachtschutzzonen gewählten Kriterien inklusive des zusätzlichen Kriteriums L_{Amax} für einen Schutz der Nachtruhe der Anwohner für ausreichend?
6. Wie beurteilen Sie die festgelegten Grenzwerte und gesetzlichen Bestimmungen vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen an den Flughäfen Hamburg und München sowie des am 16.3.2006 ergangenen Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zum Bau des Flughafens Berlin-Brandenburg-International?
7. Halten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehenen Beteiligungsrechte für Anwohner und anerkannte Lärmschutz- und Naturschutzverbände für ausreichend?

Berechnungsverfahren / Kostenfolgen

Fragen der Fraktion der CDU/CSU

8. In jüngster Vergangenheit sind einige Planfeststellungsbeschlüsse ergangen bzw. wurden von den Verwaltungsgerichten verhandelt.
In welchem Verhältnis steht der Gesetzentwurf zu den jüngsten Entscheidungen der Verwaltungsgerichte zur Planfeststellung von Flughafenausbauten?

Aus unserer Sicht wurde der Gesetzesentwurf für das Verfahren Flughafen Berlin-Schönefeld zwar zur Kenntnis genommen, kam aber letztendlich für dieses Verfahren selbst zu spät. Der Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle stellt auf Grund seiner auch geplanten speziellen Aufgabe als Frachtflugdrehkreuz während der Nacht einen Sonderfall dar, der durch die über die Regelungen des Gesetzesentwurfs hinausgehenden Schutzmaßnahmen entsprechend den Empfehlungen der DLR-Studie im Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidenten Leipzig Berücksichtigung fand. Da bei dem Flughafen Leipzig/Halle die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts noch aussteht, kann diese Frage (noch) nicht beantwortet werden. Hinsichtlich der Verfahren zum Ausbauvorhaben des Flughafens Frankfurt am Main kann nur spekuliert werden.

9. Der Luftverkehrsstandort Deutschland steht im Wettbewerb mit anderen Standorten in Europa. Die Hubflughäfen in Paris, Madrid, Amsterdam oder London stehen für Umsteigeverbindungen in Konkurrenz zu den deutschen Flughäfen, vor allem zu München und Frankfurt/Main.
Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf im Vergleich zum Schutz vor Fluglärm in anderen europäischen Ländern unter dem Wettbewerbsaspekt, aber auch unter dem Aspekt der Planungsbeschleunigung und Entbürokratisierung?

10. In der EU-Richtlinie zur Harmonisierung der Erfassung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist im Hinblick auf die Berechnung von Fluglärm das Berechnungsverfahren ECAC Doc. 29 vorgeschlagen worden. Als Vorbild für dieses Verfahren gilt die „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an Flugplätzen“.
Hat sich dieses Berechnungsverfahren bewährt und sollten wir grundsätzlich auch weiterhin an diesem, in der Rechtsprechung bestätigten Berechnungsverfahren festhalten?

Die AzB war nicht das Vorbild für das ECAC Doc. 29, weil sie die maßgebliche Änderung in dem auf Doc. 29 basierendem Berechnungsverfahren, nämlich der Segmentierung des Flugpfads, nicht liefern konnte. Sie wird vielmehr gerade in Anlehnung an Doc. 29 geändert. Allerdings hat sich die AzB prinzipiell bewährt und soll durch einige Änderungen am Rechenalgorithmus modernisiert werden. Dazu gibt es z.Z. eine vom UBA koordinierte Arbeitsgruppe.

11. Ist das Kriterium „Vergrößerung des Lärmschutzbereiches um 25%“ im Art.1 §2 Abs.2 Satz 4 Ziel führend und umsetzbar?

Das Kriterium ist umsetzbar. Es könnte aber verbessert werden, indem man sich nicht nur an der Größe der Flächenänderung orientiert, sondern auch daran, wie sich neu belastete und entlastete Gebiete verteilen.

12. Sind die Kriterien für die „sonstige wesentliche bauliche Erweiterung“ eines Flughafens gemäß Art.1 §2 Abs.2 Satz 4 und entsprechend Art.1 §4 Abs.5 des Gesetzentwurfes zueinander kongruent? Welche Maßstäbe sollten an die Feststellung einer wesentlichen baulichen Änderung angelegt werden?

Unter dem Gesichtspunkt der Begrenzung der Wirkung von Lärm auf den Menschen sollten Flughafenerweiterungen so geplant und umgesetzt werden, dass möglichst wenige Menschen davon betroffen sind, d.h., Fluglärm in unbewohnte Gebiete zu verlagern.

13. Sollte es grundsätzlich erforderlich sein, wie in Art.1 §4 Abs.5 vorgesehen, bei einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung in der Umgebung von Flughäfen infolge der

Änderung des Flugbetriebes Lärmschutzbereiche neu festzusetzen, auch wenn die Veränderung der Lärmbelastung nur unbewohnte Gebiete betrifft? Wie sollte im Vergleich dazu eine Lösung aussehen, die auf die Erhöhung der Lärmbetroffenheit in tatsächlich bewohntem Gebiet abstellt?

Siehe Punkt 12. Ein Änderungskriterium würde sich dann an der Anzahl der zusätzlich belasteten Anwohner orientieren.

14. Entspricht es der Lärmwirkungsforschung, auch Flugzeuge unter 14 MTOW voll in die Zahl der Flugbewegungen einzurechnen?

Die Wirkung richtet sich nach dem Lärm; insofern müssen grundsätzliche alle Flugzeuge bzw. deren Bewegungen in die Lärmberechnung einbezogen werden. Bei großen Flughäfen könnte man sie eventuell herauslassen, da sich die berechnete akustische Belastung nicht wesentlich ändert, wenn der Beitrag der Flugzeuge unter 14 MTOW sehr gering ist.

15. Ist die Begrenzung „Leichtflugzeuge“ im Art. 1 § 4 Abs. 1 Pkt. 2 richtig gewählt?

Es wäre hilfreich, zu definieren, was ein Leichtflugzeug ist.

16. Ist die Formulierung des Art. 2 § 8 Abs. 1 Satz 3 und 4 „Im Rahmen der Abwägung sind ... die anwendbaren Werte ... zu Grunde zu legen“ in der Planungspraxis und vor Gericht so unzweideutig und abschließend, dass zukünftig Rechtsunsicherheiten vermieden werden?

17. Ist es sinnvoll, die Berechnung und Festsetzung der Lärmschutzzonen von zivilen Flughäfen allein den einzelnen Bundesländern zu übertragen?

Die Berechnung sollte davon unabhängig sein, wer sie durchführt.

18. Ist die unterschiedliche Behandlung von Verkehrsflugplätzen und Verkehrslandeplätzen bei einer gleichen Zahl von Flugbewegungen gerechtfertigt?

Aus der Sicht der Lärmwirkung und der Berechnungsverfahren ist es unerheblich, ob ein Verkehrsflughafen oder ein Verkehrslandeplatz vorliegt. Der Typenmix spielt bei gleichen Bewegungszahlen eine wichtige Rolle hinsichtlich des Schutzbedarfs.

Fragen der Fraktion der SPD

1. Ist das Abstellen auf einen Dauerschallpegel und auf Maximalpegel mit bestimmten Häufigkeiten geeignet, den Schutz des Nachtschlafes sicher zu stellen?

Siehe Punkte 2 & 3 CDU/CSU Fraktion zu Lärmwirkungen

2. Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf in Bezug auf
- die Kostenfolgen für die Luftverkehrswirtschaft,
 - seinen Einfluss auf ihre Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Vergleich und gegenüber anderen Verkehrsträgern sowie im Hinblick auf die weiteren Wachstumsmöglichkeiten im Luftverkehr ein?

3. Wie bewerten Sie die Anforderungen des Gesetzentwurfs im Vergleich zu Maßnahmen des Fluglärmschutzes an ausländischen Flugplätzen?

Im Ausland wird meistens nur der L_{eq} eingesetzt, Deutschland ist mit der Einführung von Maximalpegelkriterien (in der Nacht) weitaus fortschrittlicher.

4. Wie beurteilen Sie das im Gesetzentwurf vorgesehene Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der Fluglärmimmissionen? Werden die Auswirkungen der zeitlich schwankenden

Lärmbelastungen insbesondere bei der Nutzung der unterschiedlichen Betriebsrichtungen am Flugplatz angemessen berücksichtigt (sog. SIGMA-Regelung)?

Das Verfahren lässt einige Fragen offen, die eine Bewertung erschweren, z.B.:

- (1) Wird bei Parallelbahnen bahnbezogen ausgewertet (d.h. also vier statt zwei Betriebsrichtungen)?
- (2) Welcher Zeitraum wird zur Analyse der Bahnnutzungsverteilung herangezogen? Die in der Praxis meist herangezogenen 10 Jahre dürften hier ein vernünftiger Ansatz sein.
- (3) Wie hat die Auswertung zu erfolgen (monatsbezogen, 6-monatsbezogen, jahresbezogen) einschließlich der daraus resultierenden Konsequenzen hinsichtlich der Interpretation der ermittelten Immissionswerte?
- (4) Wie ist in Fällen von Neu- oder Ausbauten vorzugehen, bei denen keine Basisdaten für eine statistische Auswertung vorliegen?

Fragen der Fraktion der FDP

1. Entspricht das Verfahren zur Berechnung des Mittelungspegels zeitgemäßen und anerkannten Standards der Wissenschaft?

Siehe Punkt 10 CDU/CSU-Fraktion

2. Steht das gewählte Berechnungsverfahren im Einklang mit europäischen Vorgaben?

Frage ist, ob hier das Berechnungsverfahren oder die Wahl des Bewertungsmaßes gemeint ist. Das Berechnungsverfahren wird gerade angepasst und dürfte mit den europäischen Vorgaben harmonisieren. Allerdings gibt es hier seitens der EU bisher nur ein Interimsverfahren. Es ist aber abzusehen, dass ein endgültiges, harmonisiertes Verfahren ähnlich wie Doc.29 3rd aussehen wird, und dem wird eine überarbeitete AzB Rechnung tragen (siehe Punkt 10 CDU/CSU-Fraktion). Was das Beurteilungsmaß angeht: L_{NIGHT} ist eingeführt und zusätzlich ergänzt um Maximalpegelkriterien. L_{DEN} ist ansonsten nicht sinnvoll, da auf dieser Basis kein reines Tagschutzgebiet ermittelt werden kann, wie es für die Außenwohnbereichsentschädigung notwendig wäre (Verschiebung von Bewegungen vom Tag in die Nacht würde die reine Tagesbelastung senken, den L_{DEN} aber hochtreiben).

3. Wie beurteilen Sie alternativ europäische Lärmindizes, wie sie in der EU-Umgebungslärmrichtlinie festgelegt sind?

In der EU werden durchweg Dauerschallpegel eingesetzt. Die sind untereinander aber als gleichwertig einzustufen – man muss nur die Grenzwerte entsprechend setzen, d.h. eine Änderung des Bewertungsmaßes ist notwendigerweise an eine Änderung der Grenzwerte geknüpft. Maximalpegelkriterien, wie sie für die Nacht sinnvoll sind, werden nicht eingesetzt.

4. Welches Berechnungsverfahren wird in anderen Staaten der EU angewandt?

In den meisten Fällen das amerikanische INM oder kompatible Modelle (also sog. Segmentierungsverfahren). Das wird die neue AzB auch leisten. Ansonsten ist bloß FLULA (Schweiz) zu nennen, aber das ist nicht EU. Aussagen darüber, welches Verfahren das bessere ist, können im Prinzip nicht getroffen werden. Maßgeblich ist hier die Qualität der Datengrundlage.

5. Halten Sie es für richtig, dass im Gesetzentwurf auf die sog. 100/100-Regelung oder vergleichbare Verfahren verzichtet wurde?

Rein rechentechnisch weist die 100%-Regel definitiv Probleme auf.

- Ist nach Ihrer Meinung eine Festlegung des Anwendungsbereichs auf Verkehrslandeplätze mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen im Jahr angemessen und sachgerecht, oder teilen Sie die Auffassung, dass sich der Anwendungsbereich an einer Zahl von 50.000 Flugbewegungen entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie orientieren sollte?

[Siehe Punkt 18 CDU/CSU-Fraktion](#)

- Teilen Sie die in der Begründung zum Gesetzentwurf dargestellte Kostenfolge, nach dem die deutschen Verkehrsflugplätze für Maßnahmen nach diesem Gesetz in den kommenden Jahren 614 Mio. Euro bzw. 738 Mio. Euro (für den Fall des Ausbaus der Flughäfen Bremen und Köln/Bonn) aufbringen müssen?
- Was bedeutet dies für die internationale Wettbewerbssituation der deutschen Verkehrsflughäfen?
- Teilen Sie die Einschätzung der Bundesregierung, dass unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten sind?

Fragen der Fraktion DIE LINKE.

- Halten Sie die Kostenfolgen sowohl der im Gesetzentwurf vorgeschlagenen als auch der ggfs. von Ihnen befürworteten weitergehenden Regelungen für Erstattungen und Entschädigungen in ihren Kostenfolgen für vertretbar?
- Erwarten Sie von den Folgekosten des Gesetzes Auswirkungen auf die Entwicklung des Luftverkehrs?

Entschädigungsfragen

Fragen der Fraktion der CDU/CSU

- Nach dem Regierungsentwurf bleibt die Regelung der Verfahren zur Erstattung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen und der Erstattung der Außenbereichsentschädigung nachfolgenden Rechtsverordnungen vorbehalten.
 - Sollten im Interesse der Planungssicherheit und des Vollzuges die Regelungen zu den Erstattungsverfahren zeitgleich mit dem Fluglärmschutzgesetz in Kraft gesetzt werden?
 - Wie könnten möglichst einfache und in der Praxis leicht vollziehbare Verfahren aussehen?
- Ist es möglich im Gesetz einen positiven Anreiz zu verankern, um den Einsatz von lärmgeminderten Flugzeugen voran zu bringen? Sollte in diesem Zusammenhang die Möglichkeit lärmabhängige Landegebühren zu verlangen im Gesetz verankert werden?
- Ist der Entschädigungsgrenzwert für Beeinträchtigungen im Außenbereich nach Art.1 §9 Abs.5 im Verhältnis zum Pegelwert der Tagschutzzone 1 so eindeutig gefasst, dass als Grenzwert der Wert von 65 dB (A) verbindlich heranzuziehen ist?

Fragen der Fraktion der SPD

- Ist es gelungen, die Ansprüche auf passiven Schallschutz für Wohngebäude in hochgradig fluglärmbelasteten Gebieten entsprechend den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung angemessen und wirksam festzusetzen?
- Halten Sie eine weitere Straffung bzw. Reduzierung des Zeitraumes von der Festsetzung des Lärmschutzbereiches bis zum Anspruch auf Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen sowie Entschädigungszahlungen für angemessen?

Fragen der Fraktion der FDP

1. Halten Sie eine Differenzierung nach Lärmwerten bei der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, wie sie im Gesetzentwurf vorgesehen ist, für notwendig?
2. Sind in diesem Zusammenhang die unterschiedlichen Fristen für die Entstehung von Ansprüchen auf Erstattung sachgerecht?
3. Wie beurteilen Sie bei der Erstattung von Aufwendungen die Unterscheidung zwischen neuen und wesentlich baulich erweiterten und bestehenden Flugplätzen bei gleichzeitiger zusätzlicher Differenzierung nach zivilen und militärischen Flugplätzen?
4. Wie bewerten Sie in diesem Zusammenhang insbesondere die Benachteiligung von Grundstücken im Schutzzonenbereich von Militärflugplätzen?
5. Werden diese Differenzierungen dem Gesundheitsschutz der betroffenen Anwohner gerecht?
6. Wie könnte nach Ihrer Vorstellung alternativ ein einfacheres und praktikableres Verfahren zur Erstattung aussehen?
7. Sollte wie im bisherigen Fluglärmgesetz ein Erstattungshöchstbetrag pro qm anrechenbarer Wohnfläche festgeschrieben werden? Wenn ja, wie hoch wäre ein sachgerechter Höchstbetrag nach Ihrer Auffassung?
8. Ist nach Ihrer Auffassung eine Regelung zur Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs im Fluglärmgesetz sinnvoll oder ist dies vielmehr eine Frage des Luftverkehrsrechts?
9. Entsprechen die Vorschriften zur Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs im Hinblick auf die Lärmwerte und der Differenzierung nach Art des Flugplatzes einem angemessenen Interessenausgleich der Beteiligten?
10. Sehen Sie es als gerechtfertigt an, dass der Gesetzentwurf eine Entschädigung für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs ab 60 dB(A) Leq3 tagsüber vorsieht und damit über die von den Gerichten bestätigte Verwaltungspraxis von 65 dB(A) Leq3 hinaus geht?
11. Teilen Sie die Auffassung, dass es im Sinne der Rechtssicherheit sinnvoll wäre, das Verfahren zur Ermittlung und Erstattung der Außenwohnbereichsentschädigung bereits im Gesetz selber oder zumindest in einer zeitgleichen Rechtsverordnung zu regeln?
12. Wie könnte nach Ihrer Vorstellung ein einfaches und in der Praxis leicht vollziehbares Verfahren aussehen?

Fragen der Fraktion DIE LINKE.

1. Halten Sie die Regelungen zu Erstattungen und Entschädigungen für ausreichend?
2. Halten Sie die abweichenden Regelungen für militärische Flughäfen für sachgerecht?
3. Halten Sie die langen Übergangsfristen zur Zahlung von Erstattungen und Entschädigungen einerseits für sachgerecht und andererseits aus Kostengesichtspunkten für gerechtfertigt?

Öffentliche Anhörung zum Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen am 8.5.2006;

ADF/KAF-Antworten zum Fragenkatalog

Lärmwirkungsforschung

Fragen der Fraktion der CDU/CSU

1. Vorgaben zum einzuhaltenden Lärmschutz an Flughäfen beeinflussen die Wettbewerbsfähigkeit der Flughäfen im internationalen Rahmen.

Welche gesetzlichen Regelungen oder Vereinbarungen an den großen Hubflughäfen regeln den Lärmschutz in den einzelnen Ländern der Europäischen Union und welche Grenzwerte wurden in diesen Ländern auf welcher wissenschaftlichen Basis dafür festgelegt?

Nach Erkenntnis von AIRBUS (Stand Oktober 2004) gibt es an 27 europäischen Flughäfen Betriebsbeschränkungen und an 7 weiteren wurden beschränkende Lärmkontingente eingeführt.

Vergleicht man beispielsweise London mit Frankfurt, so hat Frankfurt mehr Nachtflugverkehr als die 4 Londoner Flughäfen Heathrow, Gatwick, Stansted, Luton zusammen, wobei an den Londoner Flughäfen aus Lärmschutzgründen sowohl eine Lärmquotierung als auch eine Bewegungsgrenze angeordnet ist.

Die Grundlage für diese Beschränkungen resultiert aus Einschätzungen der zuständigen Genehmigungsbehörden auf der Basis der jeweiligen nationalen Rechtsprechung bzw. des erreichten Forschungsstandes. Da der Handlungsbedarf aufgrund allgemein steigender Flugbewegungszahlen groß ist, gibt es derzeit Bemühungen zur Ermittlung der in EU-Staaten erreichten wissenschaftlichen Erkenntnisse (Airport Regions Conference in Kooperation mit dem Planungsverband Frankfurt/Region Rhein-Main).

<p>2. In der Praxis und bei Gerichten ist die Fluglärmprognose* der Wissenschaftler Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng als aktueller Stand der Lärmwirkungsforschung anerkannt.</p> <p>Wäre das Schutzkonzept dieser Autoren eine geeignete Grundlage für eine Novellierung der Fluglärmgesetzgebung, insbesondere zur Festlegung von fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitskriterien?</p> <p>* gemeint ist die sog. Synopse</p>	<p>Die sog. „Synopse“ der Wissenschaftler Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng ist in der Wissenschaft nicht als Stand der Lärmwirkungsforschung anerkannt. Sie wurde im Auftrag der Frankfurter Flughafenbetreiberin (Fraport AG) im Hinblick auf den Ausbau des Flughafens erstellt.</p> <p>Die „Synopse“ ist nur einmal im September 2002 in einem kleinen deutschsprachigen Periodikum publiziert worden (ZFL = Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 2002, S. 171 ff.). Eine wissenschaftliche Diskussion darüber konnte bislang noch nicht stattfinden, weil die Autoren auf eine Begründung für die in der Synopse festgelegten Werte verzichteten.</p> <p>Berücksichtigung und Auseinandersetzung in internationalem wissenschaftlichem Kontext fand ebenso wenig statt. Dies resultiert wohl auch aus dem Verzicht, die Synopse in englischer Sprache zu kommunizieren.</p> <p>Die „Synopse“ ist auch in der Verwaltungs- und Gerichtspraxis nicht anerkannt. Seit September 2002 sind bei weitem zu wenige luftverkehrsrechtliche Planungsakte und Gerichtsentscheidungen ergangen, um davon sprechen zu können, dass die Synopse sich durchgesetzt habe.</p> <p>Die mangelhaften empirischen Grundlagen der „Synopse“ haben letztlich dazu geführt, dass das Regierungspräsidium Leipzig in dem Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle vom 04.11.2004 der „Synopse“ inhaltlich eine klare Absage erteilt hat (vgl. S. 321 ff. des PFB v. 04.11.04).</p> <p>Insofern ist die Synopse als Grundlage für eine Novellierung der Fluglärmgesetzgebung nicht geeignet.</p>
<p>3. Der Gesetzesvorschlag sieht in Artikel 1, §2 Abs.2, Ziffern 1-4 als Schutzkonzept akustische Maße für die Grenzwerte vor, einerseits den äquivalenten Dauerschallpegel, andererseits die Einhaltung einer maximalen Anzahl von Maximalpegelüberschreitungen. Dieses Konzept berücksichtigt die bislang bekannten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung. Im Ergebnis einer umfangreichen Studie für das Regierungspräsidium Leipzig zur Bewertung der Ausbauvorhaben des Flughafens Halle/ Leipzig wurden neue physiologische Kriterien für Flug-</p>	

<p>häfen mit substantiellem Nachtflugverkehr mit einem neuen Schutzkonzept entwickelt. Dieses Schutzkonzept wird hinsichtlich des Genehmigungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle beim Bundesverwaltungsgericht auf den juristischen Prüfstand gestellt.</p>	
<p>4. Worin bestehen die wesentlichen Unterschiede dieser beiden Nachtschutzkonzepte?</p>	<p>In der Synopse wird das sog. NAT-Kriterium (z.B. 6 x 75) als Pegelhäufigkeitskriterium verwendet, während in der DLR-Studie die ganze Bandbreite der Maximalpegel, auch unterhalb eines Schwellenwertes von 75 dB(A), berücksichtigt wird. Eine solche Dosis-Wirkungsbeziehung (DLR-Studie) ist einem reinen NAT-Kriterium immer vorzuziehen, weil es realistischer die Beeinträchtigung des Nachtschlafes aufzeigt.</p>
<p>5. Ist es angesichts der in der DLR-Nachtfluglärmstudie angegebenen Anzahl von im Mittel 24 spontanen (auch ohne Fluglärm auftretenden) natürlichen Aufwachreaktionen während des Nachtschlafes medizinisch begründbar, dass bereits eine zusätzliche, durch Fluglärm ausgelöste Aufwachreaktion als relevante Beeinträchtigung der Schlafqualität betrachtet werden muss?</p>	<p>Bislang liegen nur fragmentarische Erkenntnisse über die Störung des Nachtschlafes durch Fluglärm vor. Eigentlich hätten die zuständigen Bundesministerien rechtzeitig vor der dramatischen Zunahme von Nachtflugbewegungen an den bedeutenden deutschen Flughäfen (in Frankfurt derzeit durchschnittlich 146 Bewegungen pro Nacht) entsprechende wissenschaftliche Untersuchungen veranlassen und vorhandene auf ihre Anwendbarkeit hin analysieren müssen.</p> <p>Die Bewertung der Aufwachreaktionen in der DLR-Studie weist das Problem auf, dass ausschließlich gesunde Probanden ausgewählt wurden. Bezüglich der Wirkung nächtlicher Aufwachreaktionen auf kranke und ältere Menschen gibt es bislang keine Erkenntnisse. Es darf aber davon ausgegangen werden, dass ergänzende Aufwachreaktionen das Voranschreiten oder Stabilisieren des Gesundheitsprozesses eher negativ als positiv beeinflussen werden.</p>
<p>6. Nach der DLR-Studie sind fluglärminduzierte Aufwachreaktionen während einer Nacht bei gleichem Mittelungspegel umso häufiger, je mehr Einzelereignisse auftreten. Eine Schutzgebietsdefinition auf Grundlage des einfach zu ermittelnden Mittelungspegels, wenn sie auf die demnach kritischere Situation mit vielen leiseren Einzelereignissen justiert wird, würde die Betroffenen genauso bzw. im Falle der Abflug-</p>	

<p>strecken (weniger, dafür lautere Fluglärmereignisse) sogar besser schützen, als das vergleichsweise komplizierte von der DLR-Studie vorgeschlagene Verfahren.</p> <p>a. Sprechen dennoch gewichtige Gründe dagegen, die Definition der Schutzzonen nach Fluglärmschutzgesetz nur auf den Mittelungspegel zu stützen? Falls ja, könnten – soweit gesicherte Erkenntnisse und ein anerkanntes Beurteilungsverfahren vorliegen – notwendige Folgerungen aus der Verteilung der Maximalpegel (besser) in der nach § 7 des Fluglärmschutzgesetzes noch zu erlassenden Verordnung über Schallschutzanforderungen oder in einer Schallschutzverordnung zum Luftverkehrsgesetz berücksichtigt werden?</p>	<p>In Ergänzung zur Antwort auf Frage 4 ist festzustellen, dass in der DLR-Studie eine Kombination aus Mittelungs- und Maximalpegelkriterium vorgeschlagen wird.</p> <p>Nach meiner Auffassung sollten im Gesetz eindeutige Grenzwerte definiert sein und die Festlegung von Grenzwerten nicht dem Ordnungsgeber überlassen werden.</p> <p>Der DLR-Studie ist zu entnehmen, dass ein Mittelungspegel- oder Pegelhäufigkeitskriterium allein nicht ausreicht.</p>
<p>7. In Alternative zu den in Artikel 1, §2 Abs.2, Ziffern 1-4 genannten akustischen Grenzwerten wurde im Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Leipzig ein neues Schutzkonzept für die Nacht mit neuen physiologischen Grenzwerten angewendet.</p>	<p>Die unterschiedliche Herangehensweise macht die Verunsicherung deutlich, die weiterhin bei der Beurteilung der Störwirkung von Fluglärm auf den nächtlichen Schlaf besteht.</p> <p>Hierzu sollte schnellstmöglich ein breit (EU-weit) angelegter wissenschaftlicher Diskurs initiiert werden, um eine Vereinheitlichung bei der Grenzwertbestimmung für Fluglärm leisten zu können.</p>
<p>8. Ist es vor diesem Hintergrund aus gesetzgeberischer Sicht sinnvoll, die in Artikel 1, §2 Abs.3 vorgeschlagenen Jahreszahlen und Intervalle kürzer zu gestalten (z.B. 5 statt 10 Jahre), um den aktuellen Stand der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik schneller als bisher üblich wirkungsvoll berücksichtigen zu können?</p>	<p>Nach meiner Auffassung ist die vorgesehene Überprüfungsfrist von 10 Jahren eindeutig zu lang, sie sollte auf 5 Jahre verkürzt werden, damit die Möglichkeit besteht, frühzeitig auf neue Erkenntnisse und Entwicklungen der Lärmwirkungsforschung, den Stand der Technik und flugbetriebliche Veränderungen zu reagieren.</p> <p>Darüber hinaus sollte eine Überprüfung nicht erst bei einer Erhöhung von 3 dB(A) stattfinden, sondern schon bei 2 dB(A). Dies würde einer Verkehrszunahme von mehr als 50% entsprechen.</p>

<p>9. Das Schutzkonzept des Entwurfes des Fluglärmmgesetzes legt für den Tag Dauerschallpegel und für die Nacht eine Kombination aus Dauerschall- und Einzelschallpegel fest.</p>	<p>Bei den Grenzwertfestlegungen für den Tag ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass auch hier Regenerations-/Erholungsphasen zu berücksichtigen sind, die dem Erhalt der Gesundheit dienen (Wochenenden, Urlaubszeiten, Schichtarbeiter-schlaf). Siehe hierzu auch die Antworten auf die Fragen 13 und 14.</p> <p>Die Punkte 9, 10 und 11 gehören zusammen.</p>
<p>10. Sind die vorgeschlagenen Grenzwerte aufeinander abgestimmt, oder geht das Einzelschallkriterium über die Grenzen des Dauerschallpegelkriteriums hinaus?</p>	<p>Wenn die Grenzwerte aufeinander abgestimmt wären, könnte man auf einen dieser Grenzwerte verzichten. Ob das Einzelschallkriterium oder Dauerschallpegelkriterium die größere Zone ergibt, hängt im Einzelfall von der Belegung der Flugrouten ab.</p>
<p>11. Welche wissenschaftlich und empirisch verifizierbaren Erkenntnisse sprechen für die Festlegung?</p>	<p>Zu Grenzwertfestlegungen siehe Antworten zu den Fragen 13 und 14.</p>
<p>12. Können die folgenden, auf den Mittelungspegel (äquivalenter Dauerschallpegel) bezogenen Kriterien für die Lärmschutzzonen durch die Erkenntnisse der medizinischen und soziologischen Lärmwirkungsforschung gestützt werden:</p>	<p>Die Punkte 12 und 13 gehören zusammen.</p>
<p>13. Sanierungswerte zur Abwehr von Gesundheitsgefahren durch Fluglärm von tagsüber 65 dB(A) (Tagschutzzone 1) und nachts 55 dB(A) (Nachtschutzzone 1),</p>	<p>Nach den bisherigen Erkenntnissen sind die Grenzwerte eindeutig zu hoch.</p> <p>Siehe hierzu u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - „Fluglärmwirkungen“, Jens Ortscheid, Heidemarie Wende (UBA 2000) - „Nachtfluglärmwirkungen“, DLR-Forschungsbericht 2004-07/D - „SRU“ Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen 2005, Kapitel 7, Lärmschutz - WHO Lares-Studie, Niemann et. al., Bundesgesundheitsbl. 2004, 315 – 328

- **Harz-Studie**, Ising 2004
- **NaRoMi-Studie**, Babisch et. al. 2004

Die **Lares-Studie** zeigt auf epidemiologischer Ebene, dass starke, andauernde Belästigung durch Verkehrslärm ein circulus vitiosus auslösen kann. Damit wird ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen Lärmbelästigung und erhöhtem Krankheitsrisiko erkannt.

Die **Harz-Studie** stellt bezogen auf Kinder und junge Heranwachsende einen Zusammenhang zwischen starkem Straßenverkehrslärm und einer Beeinträchtigung des respiratorischen Systems her. Demnach resultiert diese Beeinträchtigung eben nicht vorrangig aus erhöhten Luftschadstoffimmissionen. Bedeutsam ist der emotionale Stress, der aus der Lärmsituation resultiert. Dieser Zusammenhang wurde in der Harz-Studie selbst in den Bereichen nachgewiesen, in denen die Wohnungen bereits mit Schallschutzfenstern ausgestattet waren.

Die **NaRoMi-Studie** (Babisch et. al., 2004) belegt als Fallkontrollstudie, dass mit steigenden Schallpegeln am Wohnort (Dauerschallpegel an der stärksten betroffenen Häuserfront) das relative Risiko eines Myocardinfarkts monoton ansteigt. Für Dauerschallpegel **am Tage** von über 65dB(A) außen ist nach der NaRoMi-Studie das Risiko einen Herzinfarkt zu erleiden für Männer signifikant um 33% höher, als bei äquivalenten Dauerschallpegeln unter 60dB(A) außen. **Hieraus kann gefolgert werden, dass lärmmedizinisch der relevante Bereich zwischen 60-65 dB(A) liegt.** Das erhöhte Risiko zu erkranken, würde bei einem Grenzwert von 62 dB(A) 25 % der betroffenen Bevölkerung zugemutet (vgl. Miedema, HME.; Vos, H. Exposure-response relationships for transportation noise J Acoust Soc Am 104, 3432-3445, Miedema, HME, Revised DNL-annoyance curves for transportation noise. In: Carter, N.; Job, RFS. (eds): Noise Effects '98. Sydney: Noise Effects '98 Pty. 2, 491-496).¹

Dies ist ein exorbitant hoher Wert. Ein so hohes Risiko sollte nicht hingenommen werden. Deshalb empfiehlt es sich, einen Grenzwert bei höchstens 60 dB(A) wählen. Bei Ldn = 60 dB(A) sind immer noch annähernd 20% der Bevölkerung, also jeder fünfte, dem deutlich und signifikant erhöhten Risiko an Asthma, Bronchitis oder Hypertonie zu erkranken, ausgesetzt (LARES-Studie). Für diesen Grenzwert sprechen weitere Argumente.

Die LERUM-Studie (Öhrström, Barregard 2005) bestätigt, dass mit steigenden verkehrsbedingten Schallpegeln am Wohnort (Dauerschallpegel an der stärksten belasteten Häuserfront) das relative Risiko für eine Hypertoniebehandlung monoton ansteigt. Für Dauerschallpegel am Tage von ca. 63-72 dB(A) außen ist nach der LERUM-Studie das Risiko für Männer einen Herzinfarkt zu erleiden signifikant um 300% höher, als bei verkehrsbe-

¹ vgl. hierzu ebenso „Position paper on dose response relationships between transportation noise and annoyance“, European Communities, 2002, ISBN 92-894-3894-0, [1]. insbesondere Annex I. Dieses Positionspapier der EU enthält allerdings Kurven von Miedema aus dem Jahr 2002. Diese liegen 1 bis 2 dB (A) höher (etwa bei 62.6 dB (A)), was auf die ältere Datenbasis gegenüber der Arbeit von Miedema 1998 zurückzuführen ist. Da die Datenbasis in der zitierten, früheren Studie jünger und die untersuchten Personen lärmempfindlicher als in der späteren Studie der EG waren, wird von dem dort gefundenen Wert von 61,5 dB (A) ausgegangen.

dingten Dauerschallpegeln unter 50dB(A) außen. Für Dauerschallpegel am Tage von ca. 58-62dB(A) außen ist nach der LERUM-Studie die Einnahme von Hypertoniemedikamenten signifikant um 170% höher, als bei verkehrsbedingten Dauerschallpegeln unter 50dB(A) außen.

Neue methodisch hochwertige Studien bestätigen auf epidemiologischer Ebene somit, dass eine starke Verkehrslärmbelastung in der Wohnumgebung die Erkrankungshäufigkeit der Anwohner erhöht. Verkehrslärm wird demzufolge mit Recht als Umweltstressor bezeichnet. Für Dauerschallpegel am Tage ab 65dB(A) außen sind erhöhte Gesundheitsrisiken epidemiologisch belegt. Der **65 dB(A)-Wert** entspricht einem **LOAEL** (Lowest Observed Adverse Effect Level), also der kleinsten „Dosis“, bei der erhöhte Risiken für Herz-Kreislauferkrankungen abgesichert werden konnten. Da Richtwerte zum Schutz der Gesundheit auf eine **Vermeidung von Erkrankungen** abzielen, müssen Richtwerte grundsätzlich unterhalb des LOAEL für Herz-Kreislauferkrankungen liegen. Als Richtwert zum Schutz der Gesundheit ist daher der **NOAEL** (No Observed Adverse Effect Level) heranzuziehen, also die höchste „Dosis“, bei der bisher erhöhte Risiken für Erkrankungen beobachtet, aber noch nicht abgesichert werden konnten. Die untere Grenze der Schallpegelkategorien 60-65 dB(A) kann als NOAEL interpretiert werden.

Hinsichtlich der Erkenntnissicherheit, des Erkrankungsrisikos und der Übertragbarkeit der Ergebnisse ist die Rosenlund-Studie (M. Rosenlund, N. Berglind, G. Petershagen, G. Blum, Department of Environmental Health, Stockholm, Sweden, L. Järup Department of Epidemiology and Public Health, London, UK, Occup. Environ. Med. 58, 769-773) früheren experimentellen Arbeiten weit überlegen. Eine signifikante Risikoerhöhung (Hypertonie) ist in der LERUM-Studie zu verzeichnen, wenn im Jahresmittel der dritthöchste Maximalpegel 74 dB(A) außen überschreitet. Maximalpegel von 75 dB(A) außen (im Jahresmittel) sollten nach den Ergebnissen von Rosenlund vermieden werden, um die Gesundheit der Anwohner zu schützen (in der Stadt Raunheim, westlich des Flughafens Frankfurt liegt das Jahresmittel bei den Maximalpegeln bei 77,1 dB(A)).

Für **die Nacht** sollte als Kriterium zur Festlegung der bedeutsamen Lärmgrenzen die Aufweckhäufigkeit pro Person oder das Aufweckpotential herangezogen werden². Die Aufweckhäufigkeit wie auch das Aufweckpotential bezeichnen die Wirkung aller in einer Nacht einwir-

² Die Verknüpfung von Maximalpegel und Aufwachreaktion darf nicht dahingehend interpretiert werden, dass nur dem lärmbedingten Erwichen Gesundheitsrelevanz zugeordnet werden kann. Vielmehr ist für Aufwachreaktionen die Datenlage in der Lärmwirkungsforschung vergleichsweise groß.

³ Vgl. HMWVL Bescheid vom 26.04.2001 (VI 8 – 66m 04.03.02.07). Mit der Ziff. II gewährte der Beklagte baulichen Schallschutz in dem Gebiet um den Flughafen, indem der Maximalpegel 75dB(A) (außen) in der Nacht zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr sechsmal überschritten wird und ein Dauerschallpegel von 55dB(A) (außen) vorliegt. Das Gebiet wird gebildet aus der Isophone 6x75dB und der Isophone Leq(3)=55 dB als Umhüllende unter Zugrundelegung der 100/100 – Bewegungsverteilung, des AzB-Entwurfs und der Annahme von 150 Flugbewegungen (Ziff. II 1.).

kenden Flugereignisse auf die Reaktion des Aufwachens. Jedes einzelne Ereignis führt dabei zu einer bestimmten - je nach „Lautstärke“ bzw. Maximalpegel verschieden hohen - Wahrscheinlichkeit, dass eine Person davon aufwacht. Addiert man die Aufweckwahrscheinlichkeit für jeden Flug einer Nacht an einem Standort für alle Flüge, so ergibt sich für diesen Standort das Aufweckpotential. Ergänzend werden die Kriterien des energieäquivalenten Dauerschallpegels und der Häufigkeit von Maximalpegeln herangezogen.

Zur Festlegung eines Grenzwertes gibt es dabei zwei Vorschläge. Eine Vorgehensweise beruht darauf, ein Schutzkriterium heranzuziehen, welches in der bisherigen Verwaltungspraxis z.B. durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) als Auslöseschwelle für passiven Schallschutz am bestehenden Flughafen Frankfurt/Main herausgebildet wurde³.

Ab 6 nächtlichen Einzelschallereignissen mit 60 dB(A) wird dabei der Bedarf für Schallschutzmaßnahmen am bestehenden Flughafen gesehen. Diese 6 Ereignisse mit 60 dB(A) führen bei den Anwohnern mit einer bestimmten Häufigkeit zum Aufwachen. Diese Häufigkeit lässt sich anhand empirisch ermittelter, mathematischer Funktionen errechnen. Die so errechnete Häufigkeit bildet den Wert für die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze. Die Studie der DLR zu nächtlichen Schlafstörungen ausgelöst durch Fluglärm gibt eine Beziehung zwischen Fluglärmereignis und Aufwachwahrscheinlichkeit an (vgl. Basner, Isermann, Samel, Die Umsetzung der DLR-Studie in einer lärmmedizinischen Beurteilung für ein Nachtschutzkonzept, ZfL 2005, S. 109 ff.). Unter Verwendung des empirischen Zusammenhangs, der in der DLR - Feldstudie zur Wirkung nächtlichen Fluglärms gewonnen wurde, ergeben 6 x 60 dB(A) am Ohr des Schlafers ein Aufweckpotential von 36,6 %. Dieses führt zum Vorschlag, für die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle ein Aufweckpotential von 36 % (0,36) unter Bezug auf die empirische Funktion der DLR - Feldstudie festzulegen. Diese Festlegung bedeutet, dass von 3 Personen im Mittel einer in jeder Lärmnacht aufgeweckt wird. Es kann aber auch bedeuten, dass der empfindlichste der 3 Personen in jeder Lärmnacht aufgeweckt wird und die beiden anderen gar nicht.

Aufgrund der erheblichen Unsicherheiten in Hinblick auf die Repräsentativität der Feldstudie mit nur 61 Probanden wird auch auf eine Gesamtschau der Laborstudie zur Aufweckschwellen Bezug genommen.

Um auch Menschen mit weniger als durchschnittlich resistentem Schlaf vor dem Aufwachen durch Fluglärm zu schützen, gibt es folgende Überlegung, die zu einem etwas anders definierten Grenzwert führt: Zur Berechnung des Aufweckpotentials wird nicht die Funktion der DLR - Feldstudie herangezogen, sondern eine Funktion, die aus einer Gesamtschau verwertbarer Laborstudien hergeleitet wurde. „Versuchsschläfer“, sind im Labor empfindlicher als zuhause. Die Ergebnisse von Laborstudien weisen daher eine höhere Störeffindlichkeit der Probanden aus. Diese repräsentieren daher eher die Störbarkeit des Schlafes empfindlicherer Menschen. Wir gehen davon aus, dass nicht nur die eine Hälfte der Bevölkerung, die besser schläft als der „mittlere Schläfer“ zu schützen ist, sondern dass der überwiegende Teil der Be-

völkerung zu schützen ist. Ein Kriterium wäre der Schutz vor einmaligem Erwachen unter Bedingungen wie im Labor. Weil die Menschen zu Hause besser schlafen, kann man dann davon ausgehen, dass bei Ausrichtung von Schallschutzmaßnahmen in Gebieten, die anhand des funktionalen Zusammenhangs für einmaliges Erwachen unter Laborbedingungen ausgewiesen werden, der überwiegende Anteil der Bürger geschützt wird.

Diese Überlegung führt zu dem Vorschlag, für die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle ein Aufweckpotential von 100% unter Bezug auf die aus einer Gesamtschau verwertbarer Laborstudien ermittelte empirische Funktion festzulegen. Beide vorgestellten Vorschläge führen am Flughafen Frankfurt in etwa zur gleichen Größe des Gebietes, welche von der Grenzlinie für die so festgelegte verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze umschlossen wird. Mit Aufwecken ist der Wechsel eines Schlafstadiums gemeint.

Als weiteres Kriterium sollte ein Dauerschallpegel für die Nacht festgelegt werden, der als Schutzziel sicherstellt, dass die „schlimmsten Schlafstörungen“ vermieden werden. Wir gehen in Übereinstimmung mit dem Umweltministerium davon aus, dass bis zu einem Wert von $L_n = 50 \text{ dB(A)}$ die „schlimmsten Schlafstörungen“ vermieden werden.“

Die epidemiologische Studie (Spandauer Gesundheitssurvey, Robert Koch Institut, 2004) belegt die gesundheitlichen Auswirkungen von erhöhtem nächtlichen Verkehrslärm in Wohngebieten. Für die Schallpegelklasse 50-55 dB(A) außen ist nach dem Spandauer Gesundheits Survey das Risiko an Bluthochdruck zu erkranken signifikant um 66% höher als bei nächtlichen äquivalenten Dauerschallpegeln unter 50dB(A) außen.

Die untere Grenze der Schallpegelklasse 50-55 dB(A) außen markiert somit eine Schwelle, oberhalb derer ein lärmbedingt erhöhtes Erkrankungsrisiko (Hypertonie) belegt ist. Von verschiedenen Gutachtern (z.B. sog. „Lärmsynopse“, Griefahn, Jansen, Scheuch, Spreng, Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept bei wesentlichen Änderungen oder Neuanlagen von Flugplätzen/Flughäfen“, ZfL 2003, 171-175) wird vertreten, das Gesundheitsbeeinträchtigungen auf (erinnerbares) Erwachen abzustellen seien. Das bewusste nächtliche Erwachen (bei Maximalpegeln von 60dB(A) innen) kann nach den Ergebnissen des Spandauer Gesundheits-Surveys nicht die Ursache für die erhöhten Erkrankungsrisiken darstellen. Hecht/Maschke machen die langfristige Störung biologischer Rhythmen verantwortlich. Durch häufige Störungen des Schlafs, die durch Verkehrslärm hervorgerufen werden und eine Aktivierung des zentralen Nervensystem, des hormonellen und vegetativen Systems bewirkt [Hall et al. 1996; Rühle et al. 2001] wird die Balance des Vegetativum gestört, was faktisch einer Stressreaktion im Sinne von Selye [1953] entspricht. Eine sich täglich wiederholende Schlafstörung schaltet darüber hinaus konditionierende Mechanismen mit ein [Spielmann et al. 1987, Spreng 1997]. Die Folge davon ist eine Maladaptation der wichtigsten Regulationssysteme [Baumann 1974a,b; v. Eiff 1973].

14. Zumutbarkeitsgrenzen beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Flugplätzen zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch Fluglärm von tagsüber 60 dB(A) (Tagschutzzone 2) und nachts 50 dB(A) (Nachtschutzzone 2)?

Nach den bisherigen Erkenntnissen und unter Berücksichtigung eines vertretbaren Vorsorgeaspektes sind auch diese Werte zu hoch. Außerdem sieht der Entwurf vor, diese Werte erst ab 2011 gelten zu lassen, bis dahin gelten für die Nacht 53 dB(A).

Eine strikte Trennung von lärmbedingter Belästigung und lärmbedingter Gesundheitsbeeinträchtigung ist auf dem heutigen wissenschaftlichen Erkenntnisstand nicht mehr gegeben. Bei starker Lärmbelastigung ergibt sich ein deutliches und signifikant erhöhtes Risiko an Asthma, Bronchitis und Hypertonie zu erkranken (LARES-Studie, vgl. Berliner Zentrum Public Health, WHO-LARES, Final Report, Noise Effects an morbidity, S. 18), so dass mit der starken Belästigung eine Gesundheitsgefährdung einhergeht.⁴

Verschiedentlich wird die Grenze der erheblichen **Belästigung am Tag** bei Ldn = 52 - 53 dB(A) gesehen. Daher sollte dieser Wert als Grenzwert für die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle gewählt werden. Das Umweltbundesamt sieht 55 dB(A) als Grenze der erheblichen Belästigung an. Dies sollte die äußerste Grenze sein für einen an diesem Gesichtspunkt orientierten Grenzwert. Bei 53-55 dB(A) sind immer noch ca. 10 % der Bevölkerung highly annoyed und somit einem signifikant erhöhten Gesundheitsrisiko ausgesetzt.

Bei einem Ldn = 52 - 53 dB (A) außen Tag-Nacht-Pegel sind 25 % der Bevölkerung belästigt, 9% stark belästigt. Der Grenzwert sollte daher bei 53 dB (A) außen Tag - Nacht - Pegel liegen. Dieser Wert korrespondiert beim Vergleich des Prozentsatzes der Belästigten mit den Grenzwerten der Verkehrslärmschutz-Verordnung für den Straßen- und Schienenverkehr.

Dies ergibt auch eine wissenschaftlich begründete Betrachtung der Lärmwirkungsforschung, die für die "Synopse" ausgewertet wurden. Der „Präventive Richtwert“ der "Synopse": Leq(3)16h = 62 dB(A) zur „Vermeidung erheblicher Belästigungen“ wird im Gutachten von Maschke/Hecht „Stellungnahme zu den Immissionsrichtwerten für Fluglärm von Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng 2002 - Synopse und Einzelgutachten“ vom September 2004 zurückgewiesen. Die Untersuchungen von Miedema [2002] richtig nachvollzogen, würde sich vielmehr ein Tag-Nacht-Pegel von ca. 53 dB(A) ergeben (vgl. hierzu auch „Position paper on dose response relationships between transportation noise and annoyance“, European Communities, 2002, ISBN 92-894-3894-0).

Nach Meinung der Arbeitsgemeinschaft beruht das Jansen-Kriterium von 6 x 60 dB(A), das in Deutschland vielfach zur Festlegung von „Lärmbelastungsgebieten“ für den schlafenden Menschen herangezogen wurde, auf einer fehlerhaften Datenaufbereitung.

Wie in dem Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle ist die Auf-

⁴ WHO-LARES, Final Report, aaO., S.18 "The result confirms the thesis that for chronically strong annoyance a causal chain exists between the three steps health – strong annoyance – increased morbidity."

	<p>wachwahrscheinlichkeit von der Planfeststellungsbehörde heranzuziehen:</p> <p><i>„Die Studie [der DLR] hat zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde den Nachweis geführt, dass entgegen bisherigen Annahmen auch niedrigere Maximalpegel einen Beitrag zu Aufwachreaktionen liefern. Bei z.B. einem Grenzwert von 13 x 68 dB(A) außen [13 x 53 dB(A) innen] wird angenommen, dass unterhalb der Schwelle von 53 dB(A) innen nur noch geringe Fluglärmwirkungen auftreten. Die DLR-Studie hat jedoch gezeigt, dass erst unterhalb einer Schwelle von Lmax 33 dB(A) keine Reaktionen mehr beobachtet werden. Weiterhin [haben NAT-Werte] die Schwäche, dass über die Höhe der Überschreitungen keine Aussage getroffen wird. Der Grenzwert ist also auch eingehalten bei sechs Ereignissen mit Maximalpegeln von 51 dB(A) und sieben Ereignissen mit Maximalpegeln von 60 dB(A). In diesem Fall ist aber aufgrund der Erkenntnisse der DLR-Studie mit sehr viel mehr Aufwachreaktionen zu rechnen“</i></p> <p><i>(PFB für das Vorhaben „Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle Start-/Landebahn Süd mit Vorfeld vom 04.11.2004, S. 322)</i></p> <p>Den Grenzwert für die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze erhält man, indem man den Grenzwert der verfassungsrechtlichen Unzumutbarkeit durch zwei dividiert. Daraus ergibt sich unter Verwendung der DLR - Feldstudie eine Grenze von 0,18 für das Aufweckpotential und unter Verwendung der Gesamtschau verwertbarer Laborstudien eine Grenze von 0,50 für das Aufweckpotenzial. Aus den Empfehlungen der Mediation (Mediation zum Ausbau des Flughafens Frankfurt) lässt sich der Wert von 0,50 ebenfalls herleiten. Die Mediation sagt „Am Ohr des Schläfers sollten maximale Einzellschallpegel von 52 - 53 dB(A) nicht häufiger als 6- bis 11- mal pro Nacht überschritten werden“. Legt man 6 mal 53 dB(A) zugrunde und berechnet mit Hilfe der Ergebnisse der Laborstudien das Aufweckpotential, so ergibt sich ein Wert von 48,2 %, also etwa 50 %.</p> <p>Als weiteres Kriterium sollte ein Dauerschallpegel für die Nacht festgelegt werden, der als Schutzziel sicherstellt, dass ein ungestörter Schlaf stattfinden kann. Sichert ist ein ungestörter, erholsamer Schlaf bei einem Wert von $L_n = 45$ dB(A), dies ist bei der Festlegung eines Grenzwertes für den Dauerschallpegel zu berücksichtigen.</p>
<p>15. Für die Verkehrsträger Schiene und Strasse und im Rahmen der EU Richtlinie Umgebungslärm gilt ein für die Ermittlung und Bewertung des Lärms maßgeblicher Bezugszeitraum von einem Jahr. Das derzeitige Fluglärmgesetz und der vorliegende Regierungsentwurf des</p>	<p>Die Verkehrsträger Schiene und Straße zeigen im Gegensatz zum Flugverkehr deutlich geringere Schwankungen bei der Nutzung des Verkehrsraumes. Nur beim Flugverkehr sind An- und Abflugrouten von der Windrichtung und Windstärke abhängig. Die Belastungssituation stellt sich somit gleichmäßiger dar als beim Flugverkehr.</p>

<p>Fluglärmschutzgesetzes schreiben dagegen zugunsten der Lärmbetroffenen als Bezugszeitraum die sechs verkehrsreichsten Monate vor.</p>	<p>(Die Punkte 15 und 16 gehören zusammen).</p>
<p>16. Wie ist dieses aus Standort- und Wettbewerbssicht zu bewerten?</p>	<p>Standort- und Wettbewerbsnachteile wären auch dann nicht zu erkennen, wenn der Bezugszeitraum auf den sog. lautesten Monat verringert würde.</p>
<p>17. Gibt es belastbare und wissenschaftliche Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung zu einem kürzeren Bezugszeitraum zur Ermittlung und Bewertung von Fluglärm, als den im Gesetzentwurf vorgesehenen und üblichen Zeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate?</p>	<p>Erkenntnisse von Lärmwirkungsforschern gibt es derzeit weder zu den Jahreswerten noch zu den 6 verkehrsreichsten Monaten noch zu kürzeren Bezugszeiträumen.</p> <p>Untersuchungsgegenstand der Schlaforschung ist bisher die einzelne Nacht. Schutzkonzepte sind daher auf die einzelne Nacht zu beziehen; die Überschreitung eines Grenzwertes definiert die Störung der Nachtruhe. Völlig ungeklärt ist bislang, ob und in welchem Umfang Nächte mit fluglärmbedingtem Aufwachen durch ruhige Nächte kompensiert werden können.</p> <p>Eine Aussage dazu wagt Frau Prof. Griefahn: Präventivmedizinische Vorschläge für den nächtlichen Schallschutz von Frau Barbara Griefahn, ZfL 37/1990, S. 12: „Geringfügige Überschreitungen der Grenzbelastungen in einer Nacht sind demnach nur dann zulässig, wenn anschließend <i>mehrere</i> Nächte lang eine strikte Einhaltung bzw. Unterschreitung der Grenzwerte gewährleistet ist, wobei eine Anzahl von etwa 7 Nächten angemessen erscheint.“</p>
<p>18. Es ist zu erwarten, dass durch Anwendung weiteren Ausschöpfungspotentials von Lärm mildernden technischen und operationellen Maßnahmen zukünftig Flugzeuge noch leiser werden. Selbst bei weiter ansteigenden Flugbewegungen würden die nach Artikel 1, §2 Abs.2, Ziffern 1-4 ausgewiesenen Schutzzonen dann voraussichtlich schrumpfen, da äquivalente Dauerschallpegel und fluglärmbedingte Maximalpegel trotz der Erhöhung der Bewegungszahlen sinken werden, und daher neue, näher</p>	<p>Mittelfristig ist nicht zu erwarten, dass es durch technische Innovationen an derzeit in Produktion befindlichen oder in absehbarer Zeit in Produktion gehenden neuen Flugzeugtypen zu einer signifikanten Reduzierung der Fluglärmbelastung kommen wird. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass keine weitere Absenkung der Dauerschallpegel eintreten wird, sondern aufgrund der Verkehrszunahme eher eine Stagnation bzw. eine Erhöhung der Lärmbelastung zu erwarten ist.</p> <p>Zu beachten ist, dass in den besonders niedrig überflogenen Wohngebieten beim Landeanflug der durch den Luftwiderstand des Flugzeugkörpers ausgelöste Lärm relevant ist. Verbesserungen in der Triebwerkstechnik können also hier nur in gänzlich untergeordnetem Umfang Lärminderung herbeiführen.</p>

<p>am jeweiligen Flughafen liegende Wohnbebauung durch die Gemeinden ausgewiesen werden können. Hingegen ist aus der Lärmwirkungsforschung zu erwarten, dass die Belastung der Bevölkerung (z.B. Belästigung, Schlaf- und Ruhestörung) durch die Erhöhung der Bewegungszahlen dieser Schrumpfung nicht folgt.</p>	<p>Tatsächliche Fluglärminderungspotentiale liegen weniger in der Technik des Flugzeuges, sondern vielmehr in innovativen An- und Abflugverfahren auf der Basis neuerer technischer Möglichkeiten. Offenkundig wird jedoch von diesem Potential aktuell kein Gebrauch gemacht, weil mit derlei Fluglärminderungsmaßnahmen dosiert in den kommenden Jahrzehnten Lärmzunahmen durch steigende Flugbewegungen kompensiert werden sollen.</p>
<p>19. Wie kann auch zukünftig sichergestellt werden, dass einerseits der betroffenen Bevölkerung das subjektive und objektive Schutzbedürfnis, andererseits den Flughafenbetreibern das wirtschaftliche Wachstum ermöglicht wird?</p>	<p>Die Regelungen zum Luftverkehr und zum Schutz vor Fluglärm in Deutschland sind im Vergleich zu anderen Konfliktbereichen bislang völlig unzureichend bestimmt. Sie bedürfen einer weitreichenden wissenschaftlichen und fachlich-politischen Analyse und darauf aufbauend Veränderung.</p> <p>Dies kann u.a. durch folgende Maßnahmen geschehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sorgfältige gesamteuropäische Analyse der Entwicklung des Luftverkehrs, der Wirkung des Fluglärms auf Gesundheit, Wohlbefinden, Immobilienpreise und Sozialstruktur; ▪ Bestimmung von Grenzwerten auf der Basis der Analyse der Fluglärmwirkung auf Gesundheit, Wohlempfinden, Immobilienpreise und Sozialstruktur; ▪ Vermeiden von Überschreitung der Grenzwerte u. a. durch konsequente Ermittlung und sofortige Umsetzung sämtlicher flugbetrieblicher Möglichkeiten lärmmindernden Fliegens (z.B. satellitengestütztes Navigieren, curved approach, Steilstartverfahren, höherer Anflugwinkel) sowie die stärkere Auffächerung der An- und Abflugrouten; ▪ Vermeiden des Erfordernisses Wohnbebauung mit passivem Schallschutz ausstatten zu müssen; ▪ Massive Ausdehnung der Bauverbotsbestimmungen innerhalb der Schutzbereiche; ▪ Festschreibung von Kompensations- und Umsiedlungsprogrammen für extrem verlärmte und von Siedlungsbeschränkung betroffene Wohngebiete ▪ Umsetzung von Ausbau- und Kapazitätserhöhungsmaßnahmen nur in dünn besiedelten Gebieten oder nach Umsetzung von Absiedlungsprogrammen
<p>Fragen der Fraktion der SPD</p>	

<p>1. Entspricht der Gesetzentwurf der aktuellen Lärmwirkungsforschung?</p>	<p>Nein, der Entwurf lässt viele maßgebliche Untersuchungen und Studien unberücksichtigt. Besonders wichtig wäre eine angemessene Würdigung vor allem folgender Arbeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ „Fluglärmwirkungen“, Jens Ortscheid, Heidemarie Wende (UBA 2000) ▪ „Nachtfluglärmwirkungen“ DLR-Forschungsbericht 2004-07/D ▪ „SRU- Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen 2005, Kapitel 7, Lärmschutz ▪ WHO Lares-Studie, Niemann et. al., Bundesgesundheitsbl. 2004, 315 – 328 ▪ Harz-Studie, Ising 2004 ▪ NaRoMi-Studie, Babisch et. al. 2004
<p>2. Wie bewerten Sie die Lärmsituation im Umland der größeren Flugplätze? Wie wird sie sich auch im Hinblick auf das stetige Wachstum des Flugverkehrs in Zukunft weiter entwickeln?</p>	<p>Es finden sich heute an einzelnen Flughafenstandorten Belastungssituationen, die eindeutig unzumutbar sind. U. a. gilt dies für Wohngebiete in unmittelbarer Nähe und direkt unter den An- und Abflugrouten der Großflughäfen, die inmitten dicht besiedelter Gebiete liegen. Die hohe Anzahl an Bewegungen und die z.T. extremen Einzelschallpegelhöhen (Stadt Raunheim: Über 600 Einzelschallereignisse, die Einzelschallpegelhöhen liegen im Durchschnitt bei 77,1 dB(A)) überschreiten hier jedes gesundheitsverträgliche Maß.</p> <p>Lärminderung zum Schutze der Bevölkerung und zur Vermeidung negativer sozialstruktureller Entwicklungen ist in den dargestellten Bereichen nur unter Anwendung von aktivem Schallschutz in Form von innovativen flugbetrieblichen Maßnahmen möglich (z.B. satellitengestütztes Navigieren, curved approach, Steilstartverfahren, höherer Anflugwinkel) sowie die stärkere Auffächerung der An- und Abflugrouten.</p> <p>Ohne derlei Maßnahmen wird sich die Lärmsituation weiter verschlechtern.</p>
<p>3. Steht die Beeinträchtigung durch Lärm mit der sozio-ökonomischen Stellung im Zusammenhang?</p>	<p>Ein Zusammenhang zwischen Lärmsituation und sozialstruktureller Entwicklung ist eindeutig erkennbar. Im Bereich des Flughafens Frankfurt finden sich unter den beiden Anfluggrundlinien bei Ost- und Westbetriebsrichtung in signifikantem Umfang sozial auffällige Wohngebiete. Die Tendenz zum Wegzug wirtschaftlich abgesicherter Familien aus verlärmten Gebieten hält unvermindert an. Zuzug erfolgt über Bevölkerungsgruppen, die in ihren Wahlmöglichkeiten hinsichtlich des</p>

	Wohnstandortes stark eingeschränkt sind. Für die von diesen Entwicklungen betroffenen Kommunen stellt dieser Strukturwandel ein erhebliches Problem dar, zumal er nicht durch eigene Maßnahmen zu beeinflussen ist.
4. Wie beurteilen Sie die in Feldstudien gefundenen Beeinträchtigungen von Aufmerksamkeits-, Gedächtnis-, und Leseleistungen sowie der Leistungsmotivation bei lärmbelasteten Kindern?	<p>Die sog. „RANCH“-Studie kommt zu dem entscheidenden Ergebnis, dass auch nach Ausschluss aller denkbaren Störfaktoren eine hoch signifikante Beeinträchtigung geistiger Funktionen durch Fluglärm nachweisbar ist.</p> <p>Leider hebt die Beurteilung von Fluglärm bislang immer zu stark auf die Frage des unmittelbaren Einflusses auf die Gesundheit oder ggf. noch Belästigungswirkung ab. Folgen, die im Bereich der Kommunikationsstörung, verminderten Lernfähigkeit oder sozialen Segregation liegen, stellen sich ebenfalls hoch problematisch für die Gesellschaft dar, werden aber nicht berücksichtigt.</p> <p>Bei der Frage der Schutzmaßnahmen verweist die Luftverkehrswirtschaft stets auf die Kostenfolgen. Die Kostenfolgen bezogen auf die dargestellten negativen Begleitwirkungen des Fluglärms werden jedoch bedauerlicherweise nicht erörtert.</p>
<p><u>Fragen der Fraktion der FDP</u></p> <p>1. Entsprechen die im Gesetzentwurf festgelegten Grenzwerte zur Einrichtung von Lärmschutzbereichen nach Ihrer Auffassung dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung?</p>	<p>Nein, der Entwurf lässt viele maßgebliche Untersuchungen und Studien unberücksichtigt. Besonders wichtig wäre eine angemessene Würdigung vor allem folgender Arbeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ „Fluglärmwirkungen“, Jens Ortscheid, Heidemarie Wende (UBA 2000) ▪ „Nachtfluglärmwirkungen“ DLR-Forschungsbericht 2004-07/D ▪ „SRU- Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen 2005, Kapitel 7, Lärmschutz ▪ WHO Lares-Studie, Niemann et. al., Bundesgesundheitsbl. 2004, 315–328 ▪ Harz-Studie, Ising 2004 ▪ NaRoMi-Studie, Babisch et. al. 2004
2. Stellen die im Gesetzentwurf enthaltenen Lärmwerte einen angemessenen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Interessen der Beteiligten dar?	Eindeutig nein. Relevante Arbeiten (siehe Antworten zu den Fragen 13 und 14 der CDU-Fraktion) erkennen deutlich niedrigere Werte für die negative Beeinflussung der Gesundheit. Der Gesetzentwurf ignoriert offenkundig diese wissenschaftlichen Arbeiten.

<p>3. Wie bewerten Sie aus Sicht des Gesundheitsschutzes, dass der Gesetzentwurf für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze einerseits und bestehende Flugplätze andererseits jeweils unterschiedliche Lärmwerte festsetzt?</p>	<p>Aus der Sicht des Gesundheitsschutzes kann diese im Gesetzentwurf vorgesehene Unterscheidung nicht nachvollzogen werden. Deshalb wird dringend vorgeschlagen, eine Harmonisierung der Lärmwerte auf niedrigere Werte für zukünftige neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze vorzunehmen.</p>
<p>4. Ist eine Differenzierung zwischen zivilen und militärischen Flugplätzen, wie sie im Gesetzentwurf vorgesehen ist, aus Gründen des Gesundheitsschutzes sachgerecht?</p>	<p>Grundsätzlich ja, weil sich insbesondere Art und Umfang des Flugbetriebes in hohem Maße unterscheiden. Besonderheiten in der Flugbetriebsabwicklung an militärischen Flugplätzen z. B. Geilenkirchen – Awacks, können zu anderen Ergebnissen führen und müssen deshalb gesondert betrachtet werden.</p>
<p>5. Teilen Sie die Einschätzung, dass die Lärmwerte für militärische Flugplätze nicht aufgrund von Aspekten des Gesundheitsschutzes festgelegt wurden, sondern vor allem fiskalische Ursachen haben?</p>	<p>Über die Motivation der Ersteller des Entwurfes kann nur spekuliert werden. Wie aber zur vorherigen Frage ausgeführt, erscheint eine unterschiedliche Behandlung sachlich durchaus gerechtfertigt.</p>
<p>6. Halten Sie die Lärmwerte der jeweiligen Nacht-Schutzzonen insbesondere im Hinblick auf die Berücksichtigung der Einzelschallereignisse für ausreichend? Wenn nein, welchen Wert würden Sie vorschlagen?</p>	<p>Die Lärmwerte der jeweiligen Nachtschutzzonen im Hinblick auf die Berücksichtigung der Einzelschallereignisse sind dann als ausreichend anzusehen, wenn jede Betriebsrichtung einzeln betrachtet und als Beurteilungszeit für jede Betriebsrichtung der verkehrsreichste Monat bzw. die 10 verkehrsreichsten Tage der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres herangezogen wird bzw. werden.</p>
<p>7. Ist eine weitere Differenzierung der Nacht-Schutzzonen analog zu den Tag-Schutzzonen sinnvoll?</p>	<p>Eine weitere Differenzierung der Nacht-Schutzzonen analog zu den Tag-Schutzzonen ist dann nicht sinnvoll, wenn die Werte für die Nacht-Schutzzonen mit der Inkraftsetzung des Gesetzes zu beachten wären, die nach dem Entwurf erst ab 2011 herangezogen werden sollen. Hier scheinen die Werte des Referentenentwurfes von 2004 als eher angemessen.</p>
<p>8. Wie beurteilen Sie den gewählten Bezugszeitraum für die Ermittlung und Bewertung des Lärms, nämlich einer Mittelung über die sechs verkehrsreichsten Monate?</p>	<p>Eine Mittelung über die sechs verkehrsreichsten Monate wird keinesfalls als ausreichend angesehen, vielmehr sollte ein deutlich kürzerer Zeitraum unter Beachtung der Betriebsrichtung in Betracht gezogen werden, wie z. B. das „Monatslärmkonzept“ das auf einem Expertenworkshop am 15.03.06 in Frankfurt als geeignet erkannt wurde, oder die 10 verkehrsreichsten Tage der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres.</p>
<p>9. Halten Sie einen längeren Bezugszeitraum von bei-</p>	<p>Unter Hinweis auf die Antworten zu Frage 6 und 8 eindeutig nein. Dies würde zu</p>

<p>spielsweise einem Jahr für angemessener?</p>	<p>einer vollständigen Verzerrung der Fluglärmwirklichkeit führen. Beispielsweise finden sich bei Ostwetterlage in der Stadt Raunheim über 600 Einzelschallereignisse mit einem durchschnittlichen Pegel von 77,1 dB(A). Die Ostwetterlage resultiert zumeist aus stabilen Hochdrucksystemen, die insbesondere im Sommer mitunter bis zu 14 Tage wetterbestimmend sind. Eine solche andauernde Extrembelastung für die Wohnbevölkerung würde bei einem Bezugszeitraum von 6 Monaten oder gar einem Jahr nahezu vollständig „weggemittelt“.</p>
<p>10. Welchen rechtlichen Auswirkungen wird das novellierte Gesetz in der jetzigen Form auf die Flugplätze haben, die aufgrund ihrer Betriebsgenehmigung bereits heute strengeren Grenzwerten für die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen unterliegen?</p>	<p>Der Erlass des Gesetzes wird mit großer Wahrscheinlichkeit Auswirkungen auf solche Flugplätze haben. Folgender Fall angenommen: Eine Luftaufsichtsbehörde ordnet durch Änderungsgenehmigung nach § 6 II 4, IV 2 LuftVG ein Schutzgebiet an, innerhalb dessen der Flugplatzbetreiber bauliche Lärmschutzmaßnahmen bezahlen muss. Die Antragsfristen für die Bürger sind noch nicht verstrichen. Die Schutzgebiete nach dem neu erlassenen FluglärmG sind jedoch kleiner als die, die die Behörde vorher angeordnet hat. Der betroffene Flugplatzbetreiber wird in diesem Fall den Teilwiderruf der Schutzgebietsanordnung nach § 49 II Nr. 4 VwVfG beantragen. Danach kann ein begünstigender VA ganz oder teilweise mit Wirkung für die Zukunft widerrufen werden, wenn die Behörde auf Grund einer geänderten Rechtsvorschrift berechtigt wäre das VA nicht zu erlassen, soweit der Begünstigte von der Vergünstigung noch keinen Gebrauch gemacht hat oder auf Grund des VA noch keine Leistungen empfangen hat, und wenn ohne den Widerruf das öffentliche Interesse gefährdet wäre. Es ist also zu befürchten, dass ein solcher Antrag Erfolg hätte und die Anordnungen der Behörde insoweit widerrufen werden, als sie weitergehenden Schutz als das novellierte FlugLG gewähren.</p>
<p>Fragen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen</p> <p>1. Wie beurteilen Sie die im Gesetzentwurf vorgeschlagenen Regelungen bezüglich der Lärmgrenzwerte vor dem Hintergrund der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung?</p>	<p>Der Entwurf lässt viele maßgebliche Untersuchungen bzw. Studien unberücksichtigt und spiegelt somit nicht die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung wider. Besonders wichtig wäre insbesondere eine angemessene Würdigung folgender Arbeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ „Fluglärmwirkungen“, Jens Ortscheid, Heidemarie Wende (UBA 2000) ▪ „Nachtfluglärmwirkungen“ DLR-Forschungsbericht 2004-07/D ▪ „SRU- Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen 2005, Kapitel 7, Lärmschutz ▪ WHO Lares-Studie, Niemann et. al., Bundesgesundheitsbl. 2004, 315–328 ▪ Harz-Studie, Ising 2004 ▪ NaRoMi-Studie, Babisch et. al. 2004

<p>2. Gibt es aus Sicht der Lärmwirkungsforschung gravierende Unterschiede in der Wirkung sowie der Wahrnehmung von militärischem und zivilem Lärm?</p>	<p>Grundsätzlich ja, weil sich insbesondere Art und Umfang des Flugbetriebes in hohem Maße unterscheiden.</p>
<p>3. Halten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehene Heraufsetzung der Werte für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 an neuen oder wesentlich baulich erweiterten militärischen Flugplätzen um je 3 Dezibel gegenüber den zivilen Flughäfen unter Lärmschutzgesichtspunkten für vertretbar?</p>	<p>Grundsätzlich ja! Besonderheiten in der Flugbetriebsabwicklung an militärischen Flugplätzen z. B. Geilenkirchen – Awacs, können zu anderen Ergebnissen führen und müssen deshalb gesondert betrachtet werden.</p>
<p>4. Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Regelungen zur Anpassung der Lärmgrenzwerte an die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung?</p>	<p>Nach meiner Auffassung ist die vorgesehene Überprüfungsfrist von 10 Jahren zu lang, sie sollte auf 5 Jahre verkürzt werden, damit die Möglichkeit besteht, frühzeitig auf entsprechende neue Erkenntnisse und eingetretene Entwicklungen zu reagieren.</p> <p>Darüber hinaus sollte eine Überprüfung nicht erst bei einer Erhöhung von 3 dB(A) stattfinden, sondern schon bei 2 dB(A). Dies würde einer Verkehrszunahme von mindestens 50% entsprechen.</p>
<p>5. In welcher Art und Weise beeinflusst Ihrer Einschätzung nach das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 16. März 2006 zum Ausbau des Schönefelder Flughafens BBI, insbesondere zum Nachtflugverbot in der Kernzeit und zu den übrigen Nachtflugbeschränkungen, die Regelungen zu den Grenzwerten für die Nacht im vorliegenden Gesetz?</p>	<p>Das angegebene Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 16. März 2006 geht über die Regelung des Gesetzentwurfes offenkundig weit hinaus. Da jedoch die schriftliche Urteilsbegründung noch nicht vorliegt, lässt sich genaueres aktuell noch nicht bestimmen.</p>
<p>6. Sind die Regelungen zur Gültigkeit der strengeren Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Flughäfen erst nach 2010 ihrer Meinung nach vertretbar?</p>	<p>Diese Regelung ist weder nachvollziehbar noch vertretbar, die strengeren Grenzwerte sollten gleichzeitig mit Inkrafttreten des Gesetzes gelten. Unter Berücksichtigung der Ausbaupläne der bedeutenden Flughäfen Deutschlands drängt sich der Verdacht auf, dass es sich hierbei um eine Sonderregelung zugunsten des Flug-</p>

	hafenbetreibers in Frankfurt handelt. Eine sachliche Begründung ist jedenfalls nicht erkennbar.
<p><u>Fragen der Fraktion DIE LINKE.</u></p> <p>1. Welche wissenschaftlichen Erkenntnisse gibt es unter dem Aspekt des Gesundheitsschutzes und der Gesundheitsvorsorge für die zulässige Belastung von Menschen durch Fluglärm am Tage, in der Nacht und bei Aufenthalt im Freien?</p>	<p>Besonders wichtig wäre insbesondere eine angemessene Würdigung folgender Arbeiten, die bei Erstellung des Entwurfes offenkundig nicht oder zu wenig berücksichtigt wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ „Fluglärmwirkungen“, Jens Ortscheid, Heidemarie Wende (UBA 2000) ▪ „Nachtfluglärmwirkungen“ DLR-Forschungsbericht 2004-07/D ▪ „SRU- Der Rat von Sachverständigen für Umweltfragen 2005, Kapitel 7, Lärmschutz ▪ WHO Lares-Studie, Niemann et. al., Bundesgesundheitsbl. 2004, 315–328 ▪ Harz-Studie, Ising 2004 <p>NaRoMi-Studie, Babisch et. al. 2004</p>
<p>2. Sind vor dem Hintergrund dieser wissenschaftlichen Erkenntnisse die im Gesetzentwurf festgelegten Grenzwerte ausreichend?</p>	<p>Die im Gesetzentwurf festgelegten Grenzwerte sind bei weitem nicht ausreichend.</p>
<p>3. Werden durch die Grenzwerte des Gesetzes Verbesserungen für die Anwohner und Planungssicherheit für die Flughäfen erreicht?</p>	<p>Nein, die gegenwärtigen Grenzwertfestsetzungen sowie die Übergangsregelungen verschlechtern zum Teil die durch höchstrichterliche Rechtsprechung erreichte Situation. Die angestrebte Planungssicherheit wird ebenso wenig erreicht werden können, weil die Grenzwerte nicht nachhaltig angelegt sind und die neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung ignorieren. Wirksame Planungssicherheit ergibt sich erst dann, wenn ein schlüssiges Gesamtkonzept für den Ausgleich der Interessen zwischen Luftverkehrswirtschaft und von Fluglärm betroffener Bevölkerung erreicht ist.</p> <p>Dieses hat folgende Elemente zu umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sorgfältige gesamteuropäische Analyse der Entwicklung des Luftverkehrs, der Wirkung des Fluglärms auf Gesundheit, Wohlbefinden, Immobilienpreise und Sozialstruktur;

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bestimmung von Grenzwerten auf der Basis der Analyse der Fluglärmwirkung auf Gesundheit, Wohlempfinden, Immobilienpreise und Sozialstruktur; ▪ Vermeiden von Überschreitung der Grenzwerte u. a. durch konsequente Ermittlung und sofortige Umsetzung sämtlicher flugbetrieblicher Möglichkeiten lärmindernden Fliegens (z.B. satellitengestütztes Navigieren, curved approach, Steilstartverfahren, höherer Anflugwinkel) sowie die stärkere Auffächerung der An- und Abflugrouten; ▪ Vermeiden des Erfordernisses Wohnbebauung mit passivem Schallschutz ausstatten zu müssen; ▪ Massive Ausdehnung der Bauverbotsbestimmungen innerhalb der Schutzbereiche; ▪ Festschreibung von Kompensations- und Umsiedlungsprogrammen für extrem verlärmte und von Siedlungsbeschränkung betroffene Wohngebiete ▪ Umsetzung von Ausbau- und Kapazitätserhöhungsmaßnahmen nur in dünn besiedelten Gebieten oder nach Umsetzung von Absiedlungsprogrammen
<p>4. Halten Sie die festgelegte zeitliche Staffelung der Grenzwerte für „neue und wesentlich baulich erweiterte Flugplätze“ für sachgerecht?</p>	<p>Nein, keinesfalls; die strengeren Grenzwerte sollten gleichzeitig mit Inkrafttreten des Gesetzes gelten.</p>
<p>5. Halten Sie die im Gesetzentwurf festgelegten höheren Grenzwerte für bestehende Flugplätze sachgerecht?</p>	<p>Nein, keinesfalls; es ist der betroffenen Bevölkerung in der Umgebung von bestehenden Flugplätzen nicht zu vermitteln, dass sie dauerhaft eine höhere Lärmbelastung hinzunehmen hat als die betroffene Bevölkerung im Bereich neuer und wesentlich geänderter Flughäfen. Hinzu kommt, dass unterstellt werden muss, dass zumindest die Grenzwertfestsetzung für bestehende Flugplätze negative Wirkungen auf die Gesundheit nicht auszuschließen vermag.</p>
<p>6. Halten Sie zusätzliche gesetzliche Kann- oder Soll-Bestimmungen zum Schutz der Menschen vor Fluglärm - insbesondere bezüglich des Aufenthaltes im Freien und des Schutzes der Nachtruhe – für erforderlich?</p>	<p>Grundsätzlich ja, wenn damit im Einzelfall ein höheres Schutzziel als das im Gesetzentwurf vorgeschriebene erreicht werden kann.</p> <p>Um dem Umstand Rechnung zu tragen, dass in Studien weitgehend gesunde Personen betrachtet werden, sollten für besonders schutzbedürftige Personengruppen wie Ältere, Kinder, Kranke bzw. für schutzbedürftige Einrichtungen ein Grenzwert festgesetzt werden, der unterhalb der Beurteilungswerte für den „Durchschnittsbürger“ liegt. Maschke hält einen Abschlag von 5 dB(A) gegenüber der gesunden Durchschnittsbevölkerung für gerechtfertigt. (Lärmmedizinische Stellungnahme Ausbau Flughafen Frankfurt/Main, Planfeststellungsrechtliche Beachtlichkeitsschwelle, Bericht Nr. 53)</p>

	<p>121/4)</p> <p>Das Schutzkonzept der Frankfurter Mediation zeichnet sich durch die Festsetzung eines Vorsorgewertes von 57 dB(A) aus.</p> <p>Das Schutzkonzept der Mediation ist in Bezug auf die angegebenen Dauerschallpegel mit der Berechnungsmethode nach der AzB84 verknüpft und kann unmittelbar angewendet werden, wenn Lärmberechnungen mit der AzB 84 durchgeführt werden. Heute wird jedoch oft auch mit der AzB 99 gerechnet; zwischen den Berechnungen nach der AzB 84 und AzB 99 liegt aber eine Differenz von 2 - 3 dB(A). Soll das Schutzkonzept der Mediation auf Berechnungen mit der AzB 99 angewendet werden, so müssen die genannten Werte (Alarmwert, Schwellenwert, Vorsorgewert) entsprechend dieser Differenz angepasst werden, um Konsistenz zwischen Wert und zugrunde liegender Rechenmethode zu bewahren. Ausgehend von einer Differenz von 3 dB(A) ergibt sich durch die Anpassung der Aussagen der Mediationsgruppe an das Rechenverfahren nach AzB 99 folgende Aussage:</p> <p>Oberhalb des Alarmwertes (Leq= 62dB(A)) sollte kein Wohngebiet betroffen sein. Oberhalb des Schwellenwertes (Leq = 59 dB(A)) sollte baulicher (passiver) Schallschutz durch die Verursacher (Airlines, FAG) finanziert werden. Oberhalb des Vorsorgewertes (Leq = 57 dB(A)) sollte baulicher Schallschutz umgesetzt werden.“</p> <p>Sollte der vorliegende Entwurf in Kraft treten, steht zu befürchten, dass die Umsetzung der Mediation scheitert.</p>
<p>Planungs- und Baurecht</p> <p><u>Fragen der Fraktion der CDU/CSU</u></p> <p>1. Inwieweit wird die Forderung aller Betroffener (Flughäfen und Anwohner) nach Planungs- und Rechtssicherheit sowie Verfahrensbeschluss mit dem vorliegenden Gesetzentwurf erfüllt?</p>	<p>Die Forderung aller Betroffenen (Flughäfen und Anwohner) nach Planungs- und Rechtssicherheit sowie Verfahrensbeschleunigung wird mit dem vorliegenden Gesetz generell <u>nicht</u> erfüllt, weil die dazu gültige Rechtsprechung hinsichtlich des Schutzgedankens weiter geht als das, was der Entwurf derzeit vorsieht.</p> <p>Diese Tatsache wird zu weitreichenden rechtlichen Auseinandersetzungen führen.</p>
<p>2. Eine zentrale Forderung an den Gesetzentwurf ist es, in Zukunft weitere Nutzungskonflikte zwischen den</p>	

<p>Kommunen im Umfeld der Flughäfen und den Flughäfenbetreibern zu vermeiden, indem Bauverbote ausgesprochen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wie beurteilen Sie die Regelungen des Gesetzentwurfs im Hinblick auf die Siedlungssteuerung im Umfeld von Flughäfen? • Werden die Interessen beider Seiten angemessen berücksichtigt? • Welche Ausnahmeregelungen vom Bauverbot halten sie für angemessen und unter dem Gesichtspunkt des Eigentumsschutzes für geboten? 	<ul style="list-style-type: none"> • Der Gesetzentwurf regelt die Siedlungssteuerung im Umfeld von Flughäfen nur unzulänglich. Nach § 13 wird die Verantwortung für die Siedlungssteuerung im Umfeld von Flughäfen auf die Planungsbehörden der Länder übertragen. Zudem sind vielfältige Ausnahmen vorgesehen. Wenn es gelänge angemessene Kompensationsmaßnahmen für relevant von Siedlungsbeschränkung betroffene Kommunen zu erarbeiten und gesetzlich zu verankern, dann sollte Siedlungsbeschränkung konsequenter als im Entwurf vorgesehen erfolgen können. • Während die Luftverkehrswirtschaft fortwährend auf die Kostenfolgen durch das FluglärmG hinweist und hierbei Gehör findet, werden die Kostenfolgen für Kommunen aufgrund demographischer Fehlentwicklungen im Siedlungsbeschränkungsgebiet gänzlich ignoriert. • Extrem Fluglärm belastete Wohngebiete sollten durch Absiedlungs- oder Siedlungsverswenkungsprogramme perspektivisch aufgegeben werden. Für nicht ganz so stark belastete Gebiete könnte folgende Regelung getroffen werden: Um sicherzustellen, dass nicht mehr Menschen als bereits vorhanden im definierten Siedlungsbeschränkungsgebiet leben, wird eine Stichtagsregelung eingeführt. Die Zahl der im Gebiet zu einem bestimmten Zeitpunkt gemeldeten Bewohner darf nicht überschritten werden. Damit bliebe den Kommunen im Rahmen der demographischen Entwicklung ein Spielraum, der die sozialen Funktionen in den betroffenen Wohngebieten aufrecht erhalten könnte.
<p>3. Ist eine genügende Haftung von Bauherren und Architekten bei Vernachlässigung lärmschutzrechtlicher Baubestimmungen bereits jetzt in Gesetzen vorhanden? Wenn Nein, wie ist eine Haftung der Bauherren und Architekten bei Vernachlässigung lärmschutzrechtlicher Baubestimmungen zukünftig auszugestalten?</p>	<p>Die bestehenden bauordnungsrechtlichen Vorschriften reichen hierzu aus (vgl. § 14 II 1 HessBauO: „Gebäude müssen einer ihrer Nutzung und Lage entsprechenden Schallschutz haben.“ Ebenso Art. 16 II 1 BayBO).</p>

<p>4. Die Dimensionierung des baulichen Schallschutzes soll laut Gesetzentwurf in einer nachfolgenden Rechtsverordnung festgelegt werden.</p> <p>Müsste nicht gleichzeitig mit dem Artikelgesetz eine Verordnung über die Schallschutzdimensionierung in Kraft gesetzt werden, um das Gesetz vollziehbar zu machen?</p>	<p>Ja, da ansonsten das Fluglärmgesetz nicht in allen Punkten vollziehbar wäre.</p>
<p>5. Sollte, wie im 1. Referentenentwurf vorgesehen, eine Nachtschutzzone 2 mit Baubeschränkungen vorgesehen werden?</p>	<p>Die im 1. Referentenentwurf vom 22. Juni 2004 vorgesehene Nachtschutzzone 2 mit entsprechenden Baubeschränkungen erscheint sinnvoll unter der Voraussetzung, dass angemessene Kompensationsmaßnahmen für die betroffenen Kommunen vorgesehen sind.</p>
<p>6. In welchem Umfang, insbesondere in welcher Anzahl, sind die in Art.1 §3, §7 und §15 im Rahmen der „beteiligten Kreise“ aufgeführten Lärmschutz- und Umweltverbände als zu beteiligen anzusehen?</p>	<p>Hierzu werden keine Vorschläge unterbreitet.</p>
<p>7. Ist die in Art.2 §19a Abs.b LuftVG vorgeschriebene Veröffentlichungspflicht gleichzusetzen mit der Veröffentlichungspflicht nach UIG?</p>	<p>Nein. Das UIG 2005 (Geltung ab 14.02.2005) gilt ausschließlich für informationspflichtige Stellen des Bundes und der bundesunmittelbaren juristischen Personen des öffentlichen Rechts (§ 1 II UIG 2005). Der Bund betreibt keine Verkehrsflugplätze. Er ist an einer Reihe von Flugplatzunternehmen beteiligt. Diese Unternehmen sind aber regelmäßig juristische Personen des privaten Rechts (Bsp.: Fraport AG; Flughafen München GmbH) und sind deshalb schon nicht auskunftspflichtig nach dem UIG.</p>
<p><u>Fragen der Fraktion der SPD</u></p> <p>1. Wie bewerten Sie den Entwurf für ein neues Fluglärmgesetz in Bezug auf die Ziele</p> <ol style="list-style-type: none"> a) spürbare Ausweitung des Schutzes der Betroffenen, b) Verbesserung der Rechts- und Planungssicherheit für alle Beteiligten und 	<p>Der Gesetzentwurf in der vorliegenden Form erreicht – wie bereits in den Antworten zu den Fragen anderer Fraktionen aufgezeigt - keines dieser aufgeführten Ziele. In der Konsequenz bedeutet dies, dass sämtliche mit der Fluglärmproblematik verbundenen Aufgabenstellungen in einer breit angelegten Novellierung unterschiedlichster gesetzlicher Ebenen neu angegangen werden sollten.</p> <p>Die Problematik ist äußerst komplex. Die Luftverkehrswirtschaft vermag es mit</p>

<p>c) Vorbeugung vor der Entstehung künftiger Lärmkonflikte ?</p>	<p>den ihr zur Verfügung stehenden Mitteln der Lobbyarbeit und der ergebnisausgerichteten Beauftragung von Gutachten das Gesetzgebungsverfahren in besonderem Maße zu beeinflussen. Der Rechts- und Planungssicherheit ist damit jedoch nicht gedient, u. a. weil die von Fluglärm Betroffenen jede Möglichkeit der Klage gegen unzureichende Schutzregelungen nutzen werden.</p> <p>Es bietet sich also an, eine Beschlussfassung zu einem novellierten FluglärmG so lange nicht herbeizuführen, bis alle Belange eines ausreichenden Schutzzumfanges unter Berücksichtigung von aktivem und passivem Schallschutz sowie wirksamer Bauverbots- und Kompensationsregelungen geprüft und konzeptionell zusammenhängend dargestellt sind.</p> <p>Eine schnellstmögliche Verabschiedung des gegenwärtigen Entwurfes mit seinen eklatanten Unzulänglichkeiten erscheint auch deshalb nicht geboten, weil die unzureichenden Bestimmungen des geltenden Gesetzes aus dem Jahr 1971 mittlerweile durch zahlreiche Urteile der zuständigen Gerichte ersetzt sind. Diese wiederum fanden Berücksichtigung in Genehmigungs- und Betriebsregelungsverfahren an Flughäfen.</p>
<p>2. Ist der Gesetzentwurf geeignet, „Richterrecht“ zu ersetzen?</p>	<p>Nein, siehe Ausführungen zu 1.</p>
<p>3. Ist das Gesetz ein tragfähiger Ausgleich zwischen den Belangen der Luftfahrt und den Lärmschutzbedürfnissen der betroffenen Flughafenanwohner?</p>	<p>Wie bereits dargestellt berücksichtigt der Entwurf maßgeblich die von der Luftverkehrsseite vertretenen Positionen bzw. die von ihr beauftragten Gutachten.</p>
<p>4. Sind die in dem Gesetzentwurf aufgeführten Begründungen für eine „wesentliche Änderung“ des Flugplatzes ausreichend, oder sollte diese Definition im Sinne der Planungs- und Rechtssicherheit noch detaillierter bzw. nachvollziehbarer festgelegt werden?</p>	<p>Gemeint ist wohl die Definition der wesentlichen baulichen Erweiterung in § 2 II 3, 4 FlugLG-E. Problematisch ist v.a. die Definition der sonstigen wesentlichen baulichen Erweiterung in § 2 II 4 FlugLG-E. Danach ist die Wesentlichkeit zu bejahen, wenn die bauliche Erweiterung ursächlich dafür ist, dass der Lärmschutzbereich um 25% zunimmt. Diesen Ursachenzusammenhang hat ein Kläger gegebenenfalls darzulegen. Das dürfte schwer fallen, etwa wenn irgendwann nach der Änderung die Lage der Flugrouten oder ihre Belegung geändert worden ist. Hier braucht das beklagte Land dann nur zu behaupten, der Lärmschutzbereich sei</p>

	<p>zwar um 25% oder mehr größer geworden. Ursächlich dafür sei aber die Verteilung der Luftfahrzeuge im Luftraum, nicht die bauliche Änderung. Es dürfte jedem Land im Verein mit der Flugsicherung leicht fallen, diese (Schutz-)Behauptung einem Gericht plausibel zu machen. Unklar ist auch das Kriterium der Lärmsteigerung um 3 dB(A) an Schutzgebietsgrenzen. Auch hier existiert das Kausalitätsproblem. Zusätzlich lässt die Definition die Frage offen, ob es ausreicht, dass die bauliche Erweiterung nur an einer Stelle zu einer Lärmerhöhung um 3 dB(A) führt. Oder muss diese Zunahme an jeder Stelle der Schutzzonengrenze erreicht sein? Oder bedarf es einer durchschnittlichen Erhöhung um 3 dB(A) auf der gesamten Länge der Schutzgebietsgrenze?</p> <p>Die Unsicherheiten zeigen, dass detailliertere Definitionen erforderlich sind.</p>
<p>5. Wie werden sich nach Ihrer Einschätzung die im Gesetzentwurf vorgesehenen Baubeschränkungen und abgestuften Bauverbote auf die Siedlungsentwicklung im Flugplatzumland auswirken?</p>	<p>Nach meiner Einschätzung wird es auch weiterhin zu Konflikten kommen, weil die im Gesetzentwurf vorgesehenen Baubeschränkungen und abgestuften Bauverbote unzureichend sind. Weitergehende Regelungen verlangen aber die Aufnahme von Kompensations- bzw. Absiedlungs- oder Siedlungsverschwenkungsprogrammen.</p>
<p>6. Sind die Belange der betroffenen Kommunen sachgerecht berücksichtigt?</p>	<p>Nein. Die vorangegangenen Antworten zeigen, dass auf kommunale Belange wie z.B. Lärmschutzbedarf, Einschränkung der Planungshoheit, Kostenfolgen aus demographischen und sozialstrukturellen Fehlentwicklungen etc. entweder gar nicht oder nur unzureichend eingegangen wird.</p>
<p>7. Werden unbesiedelte Freiflächen um die Flugplätze in hinreichendem Umfang gesichert?</p>	<p>Unter Hinweis auf § 13 werden unbesiedelte Freiflächen um die Flugplätze keinesfalls ausreichend gesichert.</p>
<p>8. Ermöglicht der Gesetzentwurf eine adäquate Information der Betroffenen bei fluglärmrelevanten (Planungs-) Entscheidungen?</p>	<p>Nein.</p>
<p>9. Ist die Regelung in Artikel 2 zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes in § 8 Abs. 1 ausreichend, um die Verknüpfung von Luftverkehrsrecht und Fluglärm-schutzgesetz herzustellen und die Verbindlichkeit der im Fluglärm-schutzgesetz festgelegten Grenzwerte für</p>	<p>Art. 2 Nr. 1 des Gesetzentwurfs ist auch in seinem Inhalt unklar. Welche systematische Stellung sollen die in Bezug genommenen Werte haben? Markieren die Werte der Nacht-Schutzzone und der Tag-Schutzzone 1 die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle oder die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle, die beträchtlich höher liegt? Ist dann der Wert für die Tag-Schutzzone 2 die</p>

<p>den Neu- und Ausbau von Flughäfen sicher zu stellen?</p>	<p>Beachtlichkeitsschwelle? Und für die Nachtzeit könnte ja auch der NAT-Wert für die Nacht-Schutzzone die Unbeachtlichkeitsschwelle sein.</p> <p>Die Folgen dieser Regelung sind schlechterdings verderblich: Sie verbietet es den Entscheidern bei Behörden und Gerichten, neuere Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung zu berücksichtigen. Selbst die schon jetzt bekannte Dosis-Wirkungsbeziehung zwischen nächtlichem Fluglärm und Aufweckwahrscheinlichkeit dürften die Entscheider bis auf weiteres nicht mehr zur</p>
<p>10. Wie bewerten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehenen Grenzwerte zur Festlegung der Lärmschutzzonen (Tag, Nacht) im Hinblick auf neuere Planfeststellungsbeschlüsse, Gerichtsurteile und freiwillige Schallschutzprogramme?</p>	<p>Kenntnis nehmen.</p> <p>Die neueren Planfeststellungsbeschlüsse, höchstrichterliche Entscheidungen und freiwillige Schallschutzprogramme an einigen Flughäfen gehen zum Teil erheblich weiter als die im Gesetzentwurf vorgesehenen Grenzwerte zur Festlegung der Lärmschutzzonen und Entschädigungsregelungen.</p>
<p>11. Wie beurteilen Sie die unterschiedliche Festsetzung von Grenzwerten für bestehende Flugplätze und für den Neu- und Ausbau von Flugplätzen? Wie schätzen Sie die Auswirkungen des Gesetzentwurfs auf Vorhaben zum Ausbau von Flughäfen ein?</p>	<p>Es ist nicht zu vermitteln, dass an bestehenden Flughäfen dauerhaft höhere Grenzwerte gegenüber den Flugplätzen, die neu- oder ausgebaut werden, gelten sollen.</p> <p>Der Gesetzentwurf ermöglicht uneingeschränkt den weiteren Ausbau von Flughäfen.</p>
<p>12. Sollte der Regelungsansatz des Gesetzentwurfs, der den passiven (baulichen) Schallschutz und Baubeschränkungen betrifft, beibehalten oder um weitere Lärmreduzierungsinstrumente ergänzt werden?</p>	<p>Der Regelungsansatz des Gesetzentwurfs, der den passiven baulichen Schallschutz betrifft, ist nicht weitgehend genug; weitere Lärmreduzierungsinstrumente fehlen gänzlich. Insofern wäre ein Zusammenführen der unterschiedlichen Rechtsvorschriften in ein Gesetz äußerst wünschenswert.</p> <p>Vorschlag: Änderung des § 2 II BimSchG und Fluglärmregelung in die 16. BimSchV. Die 16. BimSchV regelt die Lärmimmissionswerte für Schiene und Straße. Auch für diese beiden Fachplanungsbereiche gibt es mit dem FStrG und dem AEG eigene Fachplanungsgesetze wie für den Luftraum im LuftVG. Es ist nicht einzusehen, warum der Luftverkehr systematisch anders geregelt sein soll.</p>
<p><u>Fragen der Fraktion der FDP</u></p> <p>1. Erwarten Sie vom vorgelegten Gesetzentwurf die</p>	

<p>Planungs- und Rechtssicherheit, die das alte Fluglärngesetz schon lange nicht mehr bietet und von den Flughafenbetreibern eingefordert wird?</p>	<p>Nein. Die Forderung nach Planungs- und Rechtssicherheit sowie Verfahrensbeschleunigung wird mit dem vorliegenden Gesetz generell <u>nicht</u> erfüllt, weil u. a. die dazu gültige Rechtsprechung hinsichtlich des Schutzgedankens weiter geht als das, was der Entwurf derzeit vorsieht.</p> <p>Diese Tatsache wird zu weitreichenden rechtlichen Auseinandersetzungen führen.</p>
<p>2. Halten Sie es für sachgerecht, in den Regelungsbe- reich des Fluglärngesetzes auch den Neubau und die bauliche Erweiterung von Flugplätzen einzube- ziehen, oder stimmen Sie der Meinung zu, dass Re- gelungen zum Neu- und Ausbau von Flugplätzen stattdessen im Planungsrecht, d.h. im Luftverkehrs- gesetz bzw. in der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, verankert werden sollten?</p>	<p>Bei Schiene und Straße hat es sich bewährt, das Fachplanungsrecht in eigenen Fachplanungsgesetzen zu regeln und die Regelungen über die Ermittlung und Bewertung des Lärms in einer Verordnung zusammenzufassen.</p> <p>(siehe Antwort zu Frage 12 der SPD-Fraktion)</p>
<p>3. Wie bewerten Sie die Kriterien für die sonstige we- sentliche bauliche Erweiterung eines Flugplatzes nach Artikel 1 § 2 Satz 4 des Gesetzentwurfs?</p>	<p>Die im Gesetzentwurf genannten Kriterien zur wesentlichen baulichen Erweiterung eines Flugplatzes sind zu ersetzen durch das alleinige Kriterium des äquivalenten Dauerschallpegels von 2 dB(A).</p>
<p>4. Wie beurteilen Sie die Kriterien für eine wesentliche Veränderung der Lärmbelastung nach Artikel 1 § 4 Abs. 5 des Gesetzentwurfs?</p>	<p>s. Antwort zu Frage 3</p>
<p>5. Wird der vorliegende Gesetzentwurf dem Anspruch einer angemessenen Siedlungssteuerung gerecht?</p>	<p>Der Gesetzentwurf regelt die Siedlungssteuerung im Umfeld von Flughäfen nur unzulänglich. Nach § 13 wird die Verantwortung für die Siedlungssteuerung im Umfeld von Flughäfen auf die Planungsbehörden der Länder übertragen. Zudem sind vielfältige Ausnahmen vorgesehen.</p> <p>Wenn es gelänge angemessene Kompensationsmaßnahmen für relevant von Siedlungsbeschränkung betroffene Kommunen zu erarbeiten und gesetzlich zu verankern, dann sollte Siedlungsbeschränkung/Bauverbote konsequenter als im Entwurf vorgesehen erfolgen können.</p> <p>Während die Luftverkehrswirtschaft fortwährend auf die Kostenfolgen durch das FluglärngG hinweist und hierbei Gehör findet, werden die Kostenfolgen für Kommunen aufgrund demographischer Fehlentwicklungen im Siedlungsbeschrän-</p>

	<p>kungsbereich gänzlich ignoriert.</p> <p>Extrem Fluglärm belastete Wohngebiete sollten durch Absiedlungs- oder Siedlungsverschwenkungsprogramme perspektivisch aufgegeben werden. Für nicht ganz so stark belastete Gebiete könnte folgende Regelung getroffen werden: Um sicherzustellen, dass nicht mehr Menschen als bereits vorhanden im definierten Siedlungsbeschränkungsbereich leben, wird eine Stichtagsregelung eingeführt. Die Zahl der im Gebiet zu einem bestimmten Zeitpunkt gemeldeten Bewohner darf nicht überschritten werden. Damit bliebe den Kommunen im Rahmen der demographischen Entwicklung ein Spielraum, der die sozialen Funktionen in den betroffenen Wohngebieten aufrecht erhalten könnte. Gleichzeitig ist eine einfach praktikierbare Kontrolle über die oberen Landesplanungsbehörden gewährleistet.</p>
<p>6. Halten Sie die Ausnahmeregelungen zum Bauverbot in § 5 des Gesetzentwurfs insgesamt für gerechtfertigt? Wenn nein,</p> <p>a. warum nicht?</p> <p>b. Welche einzelnen Ausnahmeregelungen halten Sie allerdings für sinnvoll?</p>	<p>(siehe Antwort zu vorhergehender Frage)</p>
<p>7. Welche Auswirkungen wird § 5 n.F. nach Ihrer Einschätzung in der Praxis haben?</p>	<p>Weil Ausnahmen nach Landesrecht möglich sein sollen, kann es nach meiner Einschätzung nach § 5 zu gänzlich uneinheitlichen baulichen Entwicklungen in der Umgebung von Flughäfen kommen.</p>
<p>8. Trägt diese Regelung insbesondere dazu bei, in der Zukunft Raumnutzungskonflikte zu entschärfen? Wenn nein, warum nicht?</p>	<p>(siehe Antwort zu vorhergehender Frage)</p>
<p>9. Halten Sie die Sanktionen für Fälle, in denen Bauherren innerhalb des Lärmschutzbereiches Gebäude errichten, ohne die erforderlichen Schallschutzanforderungen einzuhalten, für ausreichend?</p>	<p>Ja.</p>
<p>10. Wie ist § 5 n.F. im Hinblick auf die bauliche Erweiterung bereits bestehender Errichtungen auszulegen? Können also bestehende Krankenhäuser, Altenheime</p>	<p>Grundsätzlich ja, unter strenger Beachtung der Lärmschutzmaßnahmen.</p>

<p>etc. in den Schutzzonen weiterhin baulich erweitert werden?</p>	
<p>11. Sind die Regelungen zur Beteiligung der Öffentlichkeit angemessen?</p>	<p>Nein.</p>
<p>Fraktion Bündnis 90/Die Grünen</p> <p>1. ? enthaltenen Vorschlag zur Einschränkung der Bebauung, nach dem die Möglichkeit, Wohnungen in der Schutzzone 1 zu errichten, wenn zum Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereiches ein Bebauungsplan oder § 34 Baugesetzbuch dies zulässt, entschädigungsfrei 7 Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches erlischt?</p>	<p>(siehe Antwort zu Frage 5 der FDP-Fraktion)</p>
<p>2. Ist das Ziel einer zukünftigen Verhinderung von lärmempfindlicher Nutzung im Flughafenumfeld mit dem vorliegenden Gesetzentwurf zu erreichen, nach dem Wohnungen auch nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs im Geltungsbereich eines bekannt gemachten Bebauungsplans errichtet werden können, wenn dieser der Erhaltung, der Erneuerung, der Fortentwicklung einschließlich einer Erweiterung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen dient und keine in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten für die weitere bauliche Entwicklung der Gemeinde bestehen?</p>	<p>(siehe Antwort zu Frage 5 der FDP-Fraktion)</p>
<p>3. Welche Regelungen sind Ihrer Meinung nach für eine lärmschutzoptimierte Siedlungsentwicklung in Flughafennähe erforderlich?</p>	<p>(siehe Antwort zu Frage 5 der FDP-Fraktion)</p>

<p>4. Teilen Sie die Auffassung, dass die neue Bestimmung, wonach bei Planfeststellungsverfahren und Genehmigungen für Flugplätze die Lärmgrenzwerte des Fluglärmsgesetzes zur Festlegung von Lärmschutzbereichen im Rahmen der Abwägung zugrunde gelegt werden sollen den Genehmigungsbehörden und Gerichten keine Möglichkeit mehr lässt, an einzelnen Standorten anspruchsvollere Lärmwerte festzusetzen?</p>	<p>Ja, diese Auffassung wird von mir geteilt, denn es ist zu befürchten, dass zukünftig weitergehende Regelungen von Genehmigungsbehörden unterbleiben, weil sie auf Grund dieser Gesetzesvorschrift erfolgreich beklagt werden können.</p>
<p>5. Welche bereits existierenden Rechtsinstrumente für aktiven Lärmschutz im Genehmigungs- und Planungsrecht sollten Ihrer Meinung nach die mit dem Gesetz vorgesehenen Maßnahmen zum passiven Schallschutz flankieren, um einen wirksamen Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sicher zu stellen?</p>	<p>Das Luftverkehrsgesetz müsste so angepasst werden, dass zukünftig auch bei bestehenden Flugplätzen aktiver Lärmschutz wie z. B. durch die Einführung alternativer An- und Abflugverfahren (z. B. curved approach, satellitengestützte Navigation, Steilstartverfahren, höherer Anflugwinkel etc.) sowie die zeitliche und räumliche Steuerung/Begrenzung von geplanten Flugbewegungen (z. B. nach Tages- oder Wochenzeiten begrenzte Nutzung von Flugrouten) ermöglicht wird.</p> <p>Die gegenwärtige Verfasstheit des Entwurfes wird allerdings aktiven Lärmschutz in der Praxis unmöglich machen.</p>
<p><u>Fragen der Fraktion DIE LINKE.</u></p> <p>1. Halten Sie den in § 4 Absatz 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm definierten Anwendungsbereich des Gesetzes für sachgerecht?</p>	<p>Grundsätzlich ja.</p>
<p>2. Halten Sie die zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche gewählte sog. Sigma-Regelung für sachgerecht und sinnvoll in ihrer Anwendung?</p>	<p>Nein. Die Sigma-Regelung stellt lediglich einen geringen Aufschlag auf die seitens der Luftverkehrswirtschaft favorisierte sog. „Real“-Verteilung dar. Damit ist auch die Sigma-Regelung ungeeignet, die z. T. über längere Zeiträume andauernde Belastung bei bestimmten Betriebsrichtungen angemessen widerzuspiegeln und darauf aufbauend Schallschutz oder Absiedlung/Siedlungsverschwenkung zu bestimmen.</p> <p>Mit Hinweis auf die Kostenfolgen wird mit der Sigma-Regelung und der „Re-</p>

	<p>al“verteilung der tatsächliche Schutzbedarf bewusst heruntergerechnet. Strikt abgelehnt wird von der Luftverkehrswirtschaft die sog 100/100-Regel, die allerdings wiederum für die Bestimmung Siedlungsbeschränkungsbereiche von der Luftverkehrswirtschaft begrüßt wird. Hier zeigt sich ein wesentlicher Widerspruch des Gesetzentwurfes: die Kostenfolgen bei der Umsetzung von Schallschutz für die Luftverkehrsseite werden weitreichend berücksichtigt und nach unten korrigiert. Die Kostenfolgen für die Kommunen durch demographische und sozialstrukturelle Fehlentwicklungen unter Fluglärm-/Siedlungsbeschränkungsbedingungen werden gar nicht wahr genommen, geschweige denn geregelt.</p>
<p>3. Halten Sie die in § 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm getroffenen Festlegungen für Bauverbot und die davon möglichen Ausnahmen für sinnvoll?</p>	<p>Der Gesetzentwurf regelt die Siedlungssteuerung im Umfeld von Flughäfen nur unzulänglich. Nach § 13 wird die Verantwortung für die Siedlungssteuerung im Umfeld von Flughäfen auf die Planungsbehörden der Länder übertragen. Zudem sind vielfältige Ausnahmen vorgesehen.</p> <p>Wenn es gelänge angemessene Kompensationsmaßnahmen für relevant von Siedlungsbeschränkung betroffene Kommunen zu erarbeiten und gesetzlich zu verankern, dann sollte Siedlungsbeschränkung/Bauverbote konsequenter als im Entwurf vorgesehen erfolgen können.</p> <p>Während die Luftverkehrswirtschaft fortwährend auf die Kostenfolgen durch das FluglärmG hinweist und hierbei Gehör findet, werden die Kostenfolgen für Kommunen aufgrund demographischer Fehlentwicklungen im Siedlungsbeschränkungsbereich gänzlich ignoriert.</p> <p>Extrem Fluglärm belastete Wohngebiete sollten durch Absiedlungs- oder Siedlungsverschwenkungsprogramme perspektivisch aufgegeben werden. Für nicht ganz so stark belastete Gebiete könnte folgende Regelung getroffen werden: Um sicherzustellen, dass nicht mehr Menschen als bereits vorhanden im definierten Siedlungsbeschränkungsbereich leben, wird eine Stichtagsregelung eingeführt. Die Zahl der im Gebiet zu einem bestimmten Zeitpunkt gemeldeten Bewohner darf nicht überschritten werden. Damit bliebe den Kommunen im Rahmen der demographischen Entwicklung ein Spielraum, der die sozialen Funktionen in den betroffenen Wohngebieten aufrecht erhalten könnte. Gleichzeitig ist eine einfach praktikierbare Kontrolle über die oberen Landesplanungsbehörden gewährleistet.</p>
<p>4. Halten Sie die in § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm enthaltenen Kriterien und insbesondere die vorgeschlagenen Grenzwerte und den Dauer-</p>	<p>Nein, siehe „Nachtfluglärmwirkungen“ DLR-Forschungsbericht 2004-07/D</p>

<p>schallpegel LAeq zur Einrichtung der Lärmschutzbereiche für die Tagschutzzonen und die Nachtschutzzone für sinnvoll und angemessen?</p>	
<p>5. Halten Sie die für die Nachtschutzzonen gewählten Kriterien inklusive des zusätzlichen Kriteriums L_{Amax} für einen Schutz der Nachtruhe der Anwohner für ausreichend?</p>	<p>Nein! Unter Hinweis auf die Studie der DLR</p>
<p>6. Wie beurteilen Sie die festgelegten Grenzwerte und gesetzlichen Bestimmungen vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen an den Flughäfen Hamburg und München sowie des am 16.3.2006 ergangenen Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zum Bau des Flughafens Berlin-Brandenburg-International?</p>	<p>Die vorgesehenen gesetzlichen Bestimmungen bleiben hinter den Regelungen an den Flughäfen Hamburg und München sowie hinter dem Urteil zum Planfeststellungsbeschluss Berlin-Schönefeld deutlich zurück.</p>
<p>7. Halten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehenen Beteiligungsrechte für Anwohner und anerkannte Lärmschutz- und Naturschutzverbände für ausreichend?</p>	<p>Nein. Zudem ist die Frage bereits verkürzt: Ein Beteiligungsrecht der Kommunen ist gar nicht vorgesehen.</p>
<p>Berechnungsverfahren / Kostenfolgen</p> <p><u>Fragen der Fraktion der CDU/CSU</u></p> <p>8. In jüngster Vergangenheit sind einige Planfeststellungsbeschlüsse ergangen bzw. wurden von den Verwaltungsgerichten verhandelt.</p>	

<p>In welchem Verhältnis steht der Gesetzentwurf zu den jüngsten Entscheidungen der Verwaltungsgerichte zur Planfeststellung von Flughafenausbauten?</p>	<p>Der Gesetzentwurf bleibt hinter den höchstrichterlichen Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichtes zu Planfeststellungen von Flughafenausbauten deutlich zurück.</p>
<p>9. Der Luftverkehrsstandort Deutschland steht im Wettbewerb mit anderen Standorten in Europa. Die Flughäfen in Paris, Madrid, Amsterdam oder London stehen für Umsteigeverbindungen in Konkurrenz zu den deutschen Flughäfen, vor allem zu München und Frankfurt/Main.</p> <p>Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf im Vergleich zum Schutz vor Fluglärm in anderen europäischen Ländern unter dem Wettbewerbsaspekt, aber auch unter dem Aspekt der Planungsbeschleunigung und Entbürokratisierung?</p>	<p>Es ist nicht nachvollziehbar, warum sich für die deutschen Flughäfen durch den Gesetzentwurf eine Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit ergeben sollte. Da der Entwurf in weiten Teilen ohnehin hinter Richterrecht und bereits ergangene Genehmigungsaufgaben zurücktritt, kann eine Verschlechterung gar nicht eintreten.</p> <p>Zudem ist zur Kenntnis zu nehmen, dass an den dominierenden Flughäfen in Europa ohnehin bereits z. T. weitreichende Lärmschutzaufgaben durch die Flughafenbetreiber zu gewährleisten sind. Die steigenden Flugbewegungen machen auch dort weitergehende Regelungen erforderlich, die derzeit analysiert und beraten werden (siehe z.B. auch die gegenwärtig beauftragte Ermittlung des europäischen wissenschaftlichen Forschungsstandes zur Lärmwirkungsforschung durch die Airport Regions Conference, ARC).</p> <p>Der vorliegende Gesetzentwurf trägt in seiner gegenwärtigen Verfasstheit nicht zur Planungsbeschleunigung und Entbürokratisierung bei.</p>
<p>10. In der EU-Richtlinie zur Harmonisierung der Erfassung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist im Hinblick auf die Berechnung von Fluglärm das Berechnungsverfahren ECAC Doc. 29 vorgeschlagen worden. Als Vorbild für dieses Verfahren gilt die „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an Flugplätzen“.</p> <p>Hat sich dieses Berechnungsverfahren bewährt und sollten wir grundsätzlich auch weiterhin an diesem, in</p>	<p>Das heute in Deutschland verwendete Berechnungsverfahren ist anerkannt überarbeitungsbedürftig und wird z. Z. in einem Arbeitskreis des UBA beraten.</p>

der Rechtsprechung bestätigten Berechnungsverfahren festhalten?	
11.Ist das Kriterium „Vergrößerung des Lärmschutzbereiches um 25%“ im Art.1 §2 Abs.2 Satz 4 Ziel führend und umsetzbar?	Nein. Es sollte durch das Kriterium „Erhöhung um 2 dB(A)“ ersetzt werden.
12.Sind die Kriterien für die „sonstige wesentliche bauliche Erweiterung“ eines Flughafens gemäß Art.1 §2 Abs.2 Satz 4 und entsprechend Art.1 §4 Abs.5 des Gesetzentwurfes zueinander kongruent? Welche Maßstäbe sollten an die Feststellung einer wesentlichen baulichen Änderung angelegt werden?	Soweit es bauliche Veränderungen betrifft, ja. Es ist weiterhin erforderlich, dass das Kriterium auch auf wesentliche betriebliche Änderungen angewendet wird, da auch dadurch wesentliche Belastungsänderungen entstehen können.
13.Sollte es grundsätzlich erforderlich sein, wie in Art.1 §4 Abs.5 vorgesehen, bei einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung in der Umgebung von Flughäfen infolge der Änderung des Flugbetriebes Lärmschutzbereiche neu festzusetzen, auch wenn die Veränderung der Lärmbelastung nur unbewohnte Gebiete betrifft? Wie sollte im Vergleich dazu eine Lösung aussehen, die auf die Erhöhung der Lärmbelastung in tatsächlich bewohntem Gebiet abstellt?	Ja, denn es muss überall erkennbar sein, wo entsprechender Fluglärm zu erwarten ist, denn sonst könnten ggf. andere Planungen und Flächennutzungen vorgenommen werden. Bei einer Erhöhung der Betroffenheit im tatsächlich bewohnten Gebiet ist zunächst durch aktive Schallschutzmassnahmen (veränderte An- bzw. Abflugverfahren, Einsatz des curved approach etc.) dafür Sorge zu tragen, dass potentielle Erhöhungen (teil-)kompensiert oder angemessen verteilt werden können. Nur für den Fall, dass dies nicht möglich sein sollte, sind Maßnahmen des passiven Schallschutzes vorzusehen.
14.Entspricht es der Lärmwirkungsforschung, auch Flugzeuge unter 14 MTOW voll in die Zahl der Flugbewegungen einzurechnen?	Ja, denn auch von ihnen geht bei entsprechend niedriger Flughöhe über Wohngebieten eine relevante Fluglärmbelastung aus..
15.Ist die Begrenzung „Leichtflugzeuge“ im Art.1 §4 Abs.1 Pkt.2 richtig gewählt?	Nein, der Begriff „Leichtflugzeuge“ sollte präzisiert werden.
16.Ist die Formulierung des Art. 2 §8 Abs.1 Satz 3 und 4 „Im Rahmen der Abwägung sind ... die anwendbaren	Nein.

<p>Werte zu Grunde zu legen“ in der Planungspraxis und vor Gericht so unzweideutig und abschließend, dass zukünftig Rechtsunsicherheiten vermieden werden?</p>	
<p>17. Ist es sinnvoll, die Berechnung und Festsetzung der Lärmschutzzonen von zivilen Flughäfen allein den einzelnen Bundesländern zu übertragen?</p>	<p>Im Sinne einer Entbürokratisierung und einer sachgerechten Bearbeitung ist es sinnvoll, die Berechnung und Festsetzung der Lärmschutzzonen von Flughäfen von einer zentralen Stelle des Bundes vornehmen zu lassen (z. B. durch das UBA). Warum sollte das Know How für die anspruchsvolle Berechnung von Lärmschutzbereichen 16 mal aufgebaut werden?</p>
<p>18. Ist die unterschiedliche Behandlung von Verkehrsflugplätzen und Verkehrslandeplätzen bei einer gleichen Zahl von Flugbewegungen gerechtfertigt?</p>	<p>Ja, auf Grund der unterschiedlichen Flugzeuggrößen und des unterschiedlichen Flugzeugmixes.</p>
<p><u>Fragen der Fraktion der SPD</u></p> <p>1. Ist das Abstellen auf einen Dauerschallpegel und auf Maximalpegel mit bestimmten Häufigkeiten geeignet, den Schutz des Nachtschlafes sicher zu stellen?</p>	<p>Grundsätzlich ja, aber ein Dosis/Wirkungskriterium, wie von der DLR erarbeitet, ist eindeutig vorzuziehen.</p>
<p>2. Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf in Bezug auf</p> <ol style="list-style-type: none"> a. die Kostenfolgen für die Luftverkehrswirtschaft, b. seinen Einfluss auf ihre Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Vergleich und gegenüber anderen Verkehrsträgern sowie im Hinblick auf die weiteren Wachstumsmöglichkeiten im Luftverkehr ein? 	<p>a) Tatsächlich sind die Kostenfolgen für die Luftverkehrswirtschaft geringer als im Kostenbericht der BMU-Arbeitsgruppe festgestellt, Grundlage der Folgekostenberechnung war der Entwurf 2004, der die Schutzbereiche noch auf der Basis der sog. 100/100-Regel bestimmte.</p> <p>Werden die entstehenden Kosten nach dem Verursacherprinzip den Fluggästen und den Frachtversendern angelastet (z. B. 1 Euro pro Passagier und Abflug bzw. 1 Euro pro 100 kg Fracht und Abflug), entstehen für die Luftverkehrswirtschaft keine relevanten Kostenfolgen.</p> <p>Die Kostenfolgen für die relevant von Fluglärm betroffenen Kommunen wegen der demographischen und sozialstrukturellen Fehlentwicklungen wiegen eindeutig</p>

	<p>schwerer.</p> <p>b) Ein Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Vergleich und gegenüber anderen Verkehrsträgern sowie im Hinblick auf die weiteren Wachstumsmöglichkeiten im Luftverkehr ist nicht erkennbar.</p>
<p>3. Wie bewerten Sie die Anforderungen des Gesetzesentwurfs im Vergleich zu Maßnahmen des Fluglärm-schutzes an ausländischen Flugplätzen?</p>	<p>Bei dem vorliegenden Entwurf handelt es sich nach wie vor ausschließlich um ein Planungs- und Entschädigungsgesetz. Insofern können aktive Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm, wie sie an vielen ausländischen Großflughäfen bereits umgesetzt worden sind, auf der Grundlage des vorliegenden Entwurfs auch zukünftig nicht umgesetzt werden. Schutzmaßnahmen sind weiterhin nur durch Genehmigungsverfahren, Gerichtsentscheidungen und Vereinbarungen zu erreichen. Deshalb ist eine direkte Vergleichbarkeit nicht gegeben.</p>
<p>4. Wie beurteilen Sie das im Gesetzesentwurf vorgesehene Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der Fluglärmimmissionen? Werden die Auswirkungen der zeitlich schwankenden Lärmbelastungen insbesondere bei der Nutzung der unterschiedlichen Betriebsrichtungen am Flugplatz angemessen berücksichtigt (sog. SIGMA-Regelung)?</p>	<p>Das im Gesetz vorgesehene Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der Fluglärmimmissionen ist absolut unzureichend. Die Auswirkungen der zeitlich schwankenden Lärmbelastungen insbesondere bei der Nutzung der unterschiedlichen Betriebsrichtungen am Flugplatz werden durch die sog. SIGMA-Regelung nicht angemessen berücksichtigt. Eine sehr viel bessere Beschreibung der tatsächlichen Lärmbelastung bei unterschiedlicher Nutzung der Betriebsrichtung war im Gesetzesentwurf vom 25. Mai 2004 enthalten (sog. 100/100-Regelung). Eine für alle Betroffenen nachvollziehbare Lösung würde darin bestehen, wenn man für jede Betriebsrichtung beispielsweise den verkehrsreichsten bzw. lautesten Monat eines Jahres oder die 10 verkehrsreichsten Tage der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres heranziehen würde. Ein entsprechendes Konzept hierzu wurde im Rahmen eines Experten-Workshops am 15.03.06 in Frankfurt ermittelt. Die Veröffentlichung dieses Modells erfolgt zeitnah. Zuvor wird es im Beratungsausschuss nach § 32a LuftVG vorgestellt.</p>
<p><u>Fragen der Fraktion der FDP</u></p> <p>1. Entspricht das Verfahren zur Berechnung des Mittelungspegels zeitgemäßen und anerkannten Standards der Wissenschaft?</p>	<p>Nein. Es wird auf die beim UBA eingesetzte Arbeitsgruppe zur Novellierung der AzB verwiesen.</p>

2. Steht das gewählte Berechnungsverfahren im Einklang mit europäischen Vorgaben?	Nein. Es wird auf die beim UBA eingesetzte Arbeitsgruppe zur Novellierung der AzB verwiesen.
3. Wie beurteilen Sie alternativ europäische Lärmindizes, wie sie in der EU-Umgebungslärmrichtlinie festgelegt sind?	Es gibt keine Lärmindizes, die für alle Zwecke gleichermaßen geeignet sind. Der L_{den} der EU-Richtlinie eignet sich für die dortige Aufgabenstellung, nicht aber für die Ziele des Fluglärmgesetzes.
4. Welches Berechnungsverfahren wird in anderen Staaten der EU angewandt?	Es gibt innerhalb der EU nicht <u>das</u> Berechnungsverfahren, sondern es gibt eine Reihe unterschiedlicher Berechnungsverfahren, die sich mit dem deutschen Berechnungsverfahren nur bedingt vergleichen lassen.
5. Halten Sie es für richtig, dass im Gesetzentwurf auf die sog. 100/100-Regelung oder vergleichbare Verfahren verzichtet wurde?	Nein, die 100/100-Regelung bildet die Fluglärmwirklichkeit unter schwankenden Wetterbedingungen angemessener ab als andere bekannte Verfahren, da lang andauernde Belastungszeiten voll berücksichtigt und nicht „weggemittelt“ werden.
6. Ist nach Ihrer Meinung eine Festlegung des Anwendungsbereichs auf Verkehrslandeplätze mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen im Jahr angemessen und sachgerecht, oder teilen Sie die Auffassung, dass sich der Anwendungsbereich an einer Zahl von 50.000 Flugbewegungen entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie orientieren sollte?	Nach meiner Auffassung ist die Festlegung des Anwendungsbereichs auf Verkehrslandeplätze mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Flugbewegungen pro Jahr sowohl angemessen als auch sachgerecht.
7. Teilen Sie die in der Begründung zum Gesetzentwurf dargestellte Kostenfolge, nach dem die deutschen Verkehrsflugplätze für Maßnahmen nach diesem Gesetz in den kommenden Jahren 614 Mio. Euro bzw. 738 Mio. Euro (für den Fall des Ausbaus der Flughäfen Bremen und Köln/Bonn) aufbringen müssen?	Nein. Die Kostenfolgen sind geringer als im Kostenbericht der BMU-Arbeitsgruppe formuliert, weil sich sowohl die Fluglärmrechnungsmethode als auch die Lärmbelastungsgrenzwerte im vorliegenden Entwurf gegenüber dem Entwurf 2004 verändert haben. Nach dem derzeitigen Entwurf werden die Kosten deutlich niedriger liegen. Die Kostenfolgen würden sich selbst dann noch deutlich niedriger darstellen.

	len, wenn statt der Sigma- die sog. Monatslärmkonzeption zur Anwendung käme.
8. Was bedeutet dies für die internationale Wettbewerbssituation der deutschen Verkehrsflughäfen?	Ein Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Vergleich ist nicht erkennbar.
9. Teilen Sie die Einschätzung der Bundesregierung, dass unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten sind?	Eindeutig ja. Andere Einflussfaktoren wie beispielsweise die Entwicklung von Kerosinpreisen und Sicherheitsgebühren lassen die Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen völlig irrelevant erscheinen.
Fragen der Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN	
1. Wie beurteilen Sie die Anwendung der Lärmindizes L_{AeqTag} bzw. $L_{AeqNacht}$ als Berechnungsgrundlage vor dem Hintergrund der europaweit bei der Lärmaktionsplanung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie gültigen Indizes L_{den} und L_{night} ?	Es gibt keine Lärmindizes, die für alle Zwecke gleichermaßen geeignet sind. Der L_{den} der EU-Richtlinie eignet sich für die dortige Aufgabenstellung, nicht aber für die Ziele des Fluglärmggesetzes.
2. Wie hoch schätzen Sie die Mehrkosten ein, die durch eine spätere Umrechnung der Lärmindizes aufgrund der nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie verbindlichen Erstellung von Lärmkarten für alle Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr bis spätestens 30.6.2007 entstehen?	Hierzu können konkrete Angaben nicht gemacht werden.
3. Können Sie bestätigen, dass die Verwendung der Lärmindizes L_{AeqTag} bzw. $L_{AeqNacht}$ bei zivilen Flugplätzen zu einer zwischen 1 und 5 dB(A) niedrigeren und damit weniger scharfen Bewertung des Lärmgeschehens gegenüber einer Verwendung des L_{den} führt?	Diese Aussage wird grundsätzlich bestätigt.

<p>4. Welche Folgen hat die Anwendung der so genannten Sigma-Regelung, die auch Lärmbelastung für Anwohner, die außerhalb der Hauptflugrichtung wohnen, aber vorübergehenden Belastungen (z.B. bei langanhaltenden, ungewöhnlichen Witterungsbedingungen oder bei umfangreichen Sanierungsmaßnahmen) ausgesetzt sind?</p>	<p>Die Auswirkungen der zeitlich schwankenden Lärmbelastungen insbesondere bei der Nutzung der unterschiedlichen Betriebsrichtungen am Flugplatz werden durch die sog. SIGMA-Regelung nicht angemessen berücksichtigt. Eine sehr viel bessere Beschreibung der tatsächlichen Lärmbelastung bei unterschiedlicher Nutzung der Betriebsrichtung war im Gesetzentwurf vom 25. Mai 2004 enthalten (sog. 100/100-Regelung). Eine für alle Betroffenen nachvollziehbare Lösung würde darin bestehen, wenn man für jede Betriebsrichtung beispielsweise den verkehrsreichsten oder lautesten Monat eines Jahres oder die 10 verkehrsreichsten Tage der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres heranziehen würde.</p>
<p>5. Würden Sie eine andere Regelung für den angemessenen Schutz dieser Anwohner vor Fluglärm für sinnvoller erachten?</p>	<p>Ja, am besten ist die sog. 100/100-Regelung geeignet.</p>
<p>6. Wie beurteilen Sie die in der Begründung zum Gesetz aufgeführten Schätzungen zu den Kostenfolgen?</p>	<p>Nein. Die Kostenfolgen sind geringer als im Kostenbericht der BMU-Arbeitsgruppe formuliert, weil sich sowohl die Fluglärmrechnungsmethode als auch die Lärmbelastungsgrenzwerte im vorliegenden Entwurf gegenüber dem Entwurf 2004 verändert haben. Nach dem derzeitigen Entwurf werden die Kosten deutlich niedriger liegen.</p>
<p><u>Fragen der Fraktion DIE LINKE.</u></p> <p>1. Halten Sie die Kostenfolgen sowohl der im Gesetzentwurf vorgeschlagenen als auch der ggfs. von Ihnen befürworteten weitergehenden Regelungen für Erstattungen und Entschädigungen in ihren Kostenfolgen für vertretbar?</p>	<p>Ja. Die Kostenfolgen sind geringer als im Kostenbericht der BMU-Arbeitsgruppe formuliert, weil sich sowohl die Fluglärmrechnungsmethode als auch die Lärmbelastungsgrenzwerte im vorliegenden Entwurf gegenüber dem Entwurf 2004 verändert haben. Nach dem derzeitigen Entwurf werden die Kosten deutlich niedriger liegen.</p>
<p>2. Erwarten Sie von den Folgekosten des Gesetzes Aus-</p>	<p>Tatsächlich sind die Kostenfolgen für die Luftverkehrswirtschaft geringer als im</p>

<p>wirkungen auf die Entwicklung des Luftverkehrs?</p>	<p>Kostenbericht der BMU-Arbeitsgruppe festgestellt.</p> <p>Ein Einfluss auf die Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Vergleich und gegenüber anderen Verkehrsträgern sowie im Hinblick auf die weiteren Wachstumsmöglichkeiten im Luftverkehr ist nicht erkennbar.</p>
<p>Entschädigungsfragen</p> <p><u>Fragen der Fraktion der CDU/CSU</u></p> <p>19.Nach dem Regierungsentwurf bleibt die Regelung der Verfahren zur Erstattung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen und der Erstattung der Außenwohnbereichsentschädigung nachfolgenden Rechtsverordnungen vorbehalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sollten im Interesse der Planungssicherheit und des Vollzuges die Regelungen zu den Erstattungsverfahren zeitgleich mit dem Fluglärmschutzgesetz in Kraft gesetzt werden? • Wie könnten möglichst einfache und in der Praxis leicht vollziehbare Verfahren aussehen? 	<ul style="list-style-type: none"> • Ja • Die Aufwendungen für den passiven Schallschutz sollten nach den tatsächlich auftretenden Kosten erfolgen. Die Erstattung der Außenwohnbereichsentschädigung sollte sinnvollerweise angepasst werden an bestehende Regelungen des Straßenbaus.
<p>20.Ist es möglich im Gesetz einen positiven Anreiz zu verankern, um den Einsatz von lärmgeminderten Flugzeugen voran zu bringen? Sollte in diesem Zusammenhang die Möglichkeit lärmabhängige Landegebühren zu verlangen im Gesetz verankert werden?</p>	<p>Seit Jahren werden an allen deutschen Flughäfen lärmabhängige Landeentgelte erhoben. Diese Praxis hat sich auch ohne gesetzliche Grundlagen bewährt. Eine gesetzliche Regelung ist nach meiner Auffassung nicht zwingend erforderlich.</p>
<p>21.Ist der Entschädigungsgrenzwert für Beein-</p>	<p>Der Entschädigungsgrenzwert für Beeinträchtigungen im Außenbereich nach Art.1</p>

<p>trächtigungen im Außenbereich nach Art.1 §9 Abs.5 im Verhältnis zum Pegelwert der Tagschutzzone 1 so eindeutig gefasst, dass als Grenzwert der Wert von 65 dB (A) verbindlich heranzuziehen ist?</p>	<p>§9 Abs.5 im Verhältnis zum Pegelwert der Tagschutzzone 1 ist nach meiner Auffassung nicht eindeutig gefasst.</p>
<p><u>Fragen der Fraktion der SPD</u></p> <p>1. Ist es gelungen, die Ansprüche auf passiven Schallschutz für Wohngebäude in hochgradig fluglärmbelasteten Gebieten entsprechend den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung angemessen und wirksam festzusetzen?</p>	<p>Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird dieses Ziel nicht erreicht.</p>
<p>2. Halten Sie eine weitere Straffung bzw. Reduzierung des Zeitraumes von der Festsetzung des Lärmschutzbereiches bis zum Anspruch auf Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen sowie Entschädigungszahlungen für angemessen?</p>	<p>Ja.</p>
<p><u>Fragen der Fraktion der FDP</u></p> <p>1. Halten Sie eine Differenzierung nach Lärmwerten bei der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, wie sie im Gesetzentwurf vorgesehen ist, für notwendig?</p>	<p>Ja, Eine Differenzierung wird unbedingt für notwendig erachtet.</p>

2. Sind in diesem Zusammenhang die unterschiedlichen Fristen für die Entstehung von Ansprüchen auf Erstattung sachgerecht?	Nein.
3. Wie beurteilen Sie bei der Erstattung von Aufwendungen die Unterscheidung zwischen neuen und wesentlich baulich erweiterten und bestehenden Flugplätzen bei gleichzeitiger zusätzlicher Differenzierung nach zivilen und militärischen Flugplätzen?	Eine Unterscheidung zwischen neuen und wesentlich baulich erweiterten und bestehenden Flugplätzen ist weder vertretbar noch der Bevölkerung zu vermitteln. Eine Unterscheidung zwischen zivilen und militärischen Flugplätzen ist hingegen wegen der unterschiedlichen Lärmwirkung vertretbar.
4. Wie bewerten Sie in diesem Zusammenhang insbesondere die Benachteiligung von Grundstücken im Schutzzonenbereich von Militärflugplätzen?	In diesem Zusammenhang wird eine Benachteiligung von Grundstücken im Schutzzonenbereich von Militärflugplätzen nicht gesehen.
5. Werden diese Differenzierungen dem Gesundheitsschutz der betroffenen Anwohner gerecht?	Die Differenzierung zwischen der Fluglärmbelastung des zivilen und des militärischen Luftverkehrs ist vertretbar, weil der Schutzanspruch im wesentlichen die Nachtzeit umfasst, in der der militärische Flugbetrieb im Regelfall nicht stattfindet.
6. Wie könnte nach Ihrer Vorstellung alternativ ein einfacheres und praktikableres Verfahren zur Erstattung aussehen?	Bei der Erstattung von Schallschutzmaßnahmen sollte von den tatsächlichen Aufwendungen ausgegangen werden.
7. Sollte wie im bisherigen Fluglärmgesetz ein Erstattungshöchstbetrag pro qm anrechenbarer Wohnfläche festgeschrieben werden? Wenn ja, wie hoch wäre ein sachgerechter Höchstbetrag nach Ihrer Auffassung?	Bei der Erstattung sollte die tatsächliche Nutzungseinschränkung/Nutzungsminderung maßgeblich sein. Einschränkungen in Form von Erstattungshöchstbeträgen erscheinen juristisch dann leicht anfechtbar, wenn der Einzelfall eine weiterreichende Entschädigungsleistung nachvollziehbar erscheinen lässt.
8. Ist nach Ihrer Auffassung eine Regelung zur Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohn-	Da das Fluglärmgesetz als Planungs- und Entschädigungsgesetz konzipiert ist, sollte die Regelung zur Entschädigung im Fluglärmgesetz verbleiben und nicht in

<p>bereichs im Fluglärmgesetz sinnvoll oder ist dies vielmehr eine Frage des Luftverkehrsrechts?</p>	<p>das Luftverkehrsgesetz überführt werden.</p>
<p>9. Entsprechen die Vorschriften zur Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs im Hinblick auf die Lärmwerte und der Differenzierung nach Art des Flugplatzes einem angemessenen Interessenausgleich der Beteiligten?</p>	<p>Problematisch bleibt die andauernde Beeinträchtigung der Lebensqualität, die über eine Entschädigungsleistung nur bedingt kompensiert werden kann.</p>
<p>10. Sehen Sie es als gerechtfertigt an, dass der Gesetzentwurf eine Entschädigung für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs ab 60 dB(A) Leq3 tagsüber vorsieht und damit über die von den Gerichten bestätigte Verwaltungspraxis von 65 dB(A) Leq3 hinaus geht?</p>	<p>Eine Entschädigung im Außenwohnbereich ab einem Leq3 tagsüber von mehr als 60 dB(A) ist als gerechtfertigt anzusehen, weil ab diesem Wert eine relevante Beeinträchtigung der Außenraumnutzung verbunden ist (Kommunikationsstörungen, Beeinträchtigung der Erholungsfunktion etc.).</p>
<p>11. Teilen Sie die Auffassung, dass es im Sinne der Rechtssicherheit sinnvoll wäre, das Verfahren zur Ermittlung und Erstattung der Außenwohnbereichsentschädigung bereits im Gesetz selber oder zumindest in einer zeitgleichen Rechtsverordnung zu regeln?</p>	<p>Die Auffassung im Sinne der Rechtssicherheit, das Verfahren zur Ermittlung und Erstattung der Außenwohnbereichsentschädigung bereits im Gesetz selber zu regeln, wird vollumfänglich geteilt.</p>
<p>12. Wie könnte nach Ihrer Vorstellung ein einfaches und in der Praxis leicht vollziehbares Verfahren aussehen?</p>	<p>Die Erstattung der Außenwohnbereichsentschädigung sollte sinnvollerweise angepasst werden an bestehende Regelungen des Straßenbaus.</p>

<p>Fragen der Fraktion Bündnis 90/Die GRÜNEN</p> <p>1. Halten Sie, die im Gesetzentwurf vorgesehene lange zeitliche Streckung der Kostenerstattung durch die Flughafenbetreiber an Grundstückseigentümer für angemessen?</p>	<p>Nein.</p>
<p>2. Wie bewerten Sie die nach dem Gesetzentwurf vorgesehene Schlechterstellung der Anwohner von militärischen Flugplätzen gegenüber denen von zivilen Flughäfen, wenn den Anwohnern von militärischen Flughäfen in den Schutzzonen nur der Einbau von Schallschutzfenstern nicht aber die Kosten für Belüftungseinrichtungen erstattet werden?</p>	<p>Den Anwohnern von militärischen Flugplätzen sollten mit dem Einbau von Schallschutzfenstern auch die Kosten für eine wirksame Belüftungseinrichtung erstattet werden.</p>
<p>3. Wie beurteilen Sie die Entschädigungsregelungen für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs?</p>	<p>Die vorgesehene Entschädigungsregelung für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs wird grundsätzlich begrüßt. Problematisch bleibt die andauernde Beeinträchtigung der Lebensqualität, die über eine Entschädigungsleistung nur bedingt kompensiert werden kann. Eine Anpassung an bestehende Regelungen des Straßenbaus sollte angestrebt werden.</p>
<p><u>Fragen der Fraktion DIE LINKE.</u></p> <p>1. Halten Sie die Regelungen zu Erstattungen und Entschädigungen für ausreichend?</p>	<p>Ja, unter der Voraussetzung, dass die tatsächlich anfallenden Kosten für wirksamen passiven Fluglärmschutz erstattet werden. Dies schließt ggf. auch den Einbau von Klimaanlage ein, wenn nächtlicher Fluglärm wetter- und betriebsrichtungsbedingt auch andauernd in den Sommermonaten zu erwarten ist.</p>
<p>2. Halten Sie die abweichenden Regelungen für militärische Flughäfen für sachgerecht?</p>	<p>Grundsätzlich ja.</p>

3. Halten Sie die langen Übergangsfristen zur Zahlung von Erstattungen und Entschädigungen einerseits für sachgerecht und andererseits aus Kostengesichtspunkten für gerechtfertigt?

Nein.

Beantwortung der Fragen verschiedener Fraktionen in Vorbereitung der Novelle FLG Flughafen Köln/Bonn unter partieller Verwendung der ADV Positionen

Wenn der Flughafengesellschaft zu einzelnen Punkten keine verwertbaren Informationen vorlagen, ist dies entsprechend vermerkt.

Lärmwirkungsforschung:

Fragen der CDU/CSU Fraktion

1. Vorgaben zum einzuhaltenden Lärmschutz an Flughäfen beeinflussen die Wettbewerbsfähigkeit der Flughäfen im internationalen Rahmen.

Welche gesetzlichen Regelungen oder Vereinbarungen an den großen Hubflughäfen regeln den Lärmschutz in den einzelnen Ländern der Europäischen Union und welche Grenzwerte wurden in diesen Ländern auf welcher wissenschaftlichen Basis dafür festgelegt?

Die großen europäischen Flughäfen (London, Paris, Amsterdam, Brüssel und Madrid) verfügen über unterschiedliche Vorgaben zum Lärmschutz, die üblicherweise in Betriebsgenehmigungen und örtlichen Betriebsregelungen beschrieben sind. Diese liegen dem Flughafen Köln/Bonn allerdings für diese Flughäfen im Detail nicht vor (Siehe hierzu Stellungnahme von Herrn Dir. Vill). Zu möglichen Grenzwerten und deren wissenschaftlicher Basis können wir keine Angaben machen.

2. In der Praxis und bei Gerichten ist die Fluglärmprognose der Wissenschaftler Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng als aktueller Stand der Lärmwirkungsforschung anerkannt.

a. Wäre das Schutzkonzept dieser Autoren eine geeignete Grundlage für eine Novellierung der Fluglärmgesetzgebung, insbesondere zur Festlegung von fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitskriterien?

Eine Orientierung für fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitskriterien anhand der angesprochenen Fluglärmsynopse von Spreng, Scheuch, Jansen und Griefahn halten wir für denkbar. Für die Begründung der Einwirkungsgrenzen werden sowohl körperliche/gesundheitsliche als auch psychische und soziale Prozesse umfassend berücksichtigt. Diese Aufarbeitung des wissenschaftlichen Erkenntnisstandes stellt nach unserer Auffassung eine geeignete Grundlage für die Festlegung von Bewertungsgrenzen dar.

3. Der Gesetzesvorschlag sieht in Artikel 1, §2 Abs.2, Ziffern 1-4 als Schutzkonzept akustische Maße für die Grenzwerte vor, einerseits den äquivalenten Dauerschallpegel, andererseits die Einhaltung einer maximalen Anzahl von Maximalpegelüberschreitungen. Dieses Konzept berücksichtigt die bislang bekannten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung. Im Ergebnis einer umfangreichen Studie für das Regierungspräsidium Leipzig zur Bewertung der Ausbauvorhaben des Flughafens Halle/Leipzig wurden neue physiologische Kriterien für Flughäfen mit substantiellem Nachtflugverkehr mit einem neuen Schutzkonzept entwickelt. Dieses Schutzkonzept wird hinsichtlich des Genehmigungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle beim Bundesverwaltungsgericht auf den juristischen Prüfstand gestellt.

Siehe Antwort zu 4.

4. Worin bestehen die wesentlichen Unterschiede dieser beiden Nachtschutzkonzepte?

Gegenüber den herkömmlichen Schutzkonzepten die Schutzzonen anhand von Dauerschallpegel- bzw. einer gewissen Anzahl an Maximalpegelüberschreitungen definieren, wurde in Leipzig ein statistischer Ansatz einer zusätzlichen Aufwachreaktion in eine Fläche umgesetzt. Es gibt bisher keine Untersuchungen die dieses Kriterium in Zusammenhang zu gesundheitlichen Auswirkungen oder Belästigungsreaktionen setzen. Wir halten daher die Festlegung dieser Schutzzone für willkürlich und wissenschaftlich nicht begründbar. Für die Novellierung der Fluglärmgesetzgebung muss deshalb das bewährte und vielfach – zuletzt in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgericht über den Flughafen BBI – gerichtlich bestätigte Schutzkonzept für die Nacht (Festlegung von Einzelschallpegelkriterien und Ergänzung durch Dauerschallpegelkriterien) beibehalten werden. Die Lärmsynopse der Wissenschaftler Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng bildet dieses Schutzkonzept ab.

5. Ist es angesichts der in der DLR-Nachtfluglärmstudie angegebenen Anzahl von im Mittel 24 spontanen (auch ohne Fluglärm auftretenden) natürlichen Aufwachreaktionen während des Nachtschlafs medizinisch begründbar, dass bereits eine zusätzliche, durch Fluglärm ausgelöste Aufwachreaktion als relevante Beeinträchtigung der Schlafqualität betrachtet werden muss?

Aus unserer Sicht nicht.

6. Nach der DLR-Studie sind fluglärminduzierte Aufwachreaktionen während einer Nacht bei gleichem Mittelungspegel umso häufiger, je mehr Einzelereignisse auftreten. Eine Schutzgebietsdefinition auf Grundlage des einfach zu ermittelnden Mittelungspegels, wenn sie auf die demnach kritischere Situation mit vielen leiseren Einzelereignissen justiert wird, würde die Betroffenen genauso bzw. im Falle der Abflugstrecken (weniger, dafür lautere Fluglärmereignisse) sogar besser schützen, als das vergleichsweise komplizierte von der DLR-Studie vorgeschlagene Verfahren.

a. Sprechen dennoch gewichtige Gründe dagegen, die Definition der Schutzzonen nach Fluglärmschutzgesetz nur auf den Mittelungspegel zu stützen? Falls ja, könnten – soweit gesicherte Erkenntnisse und ein anerkanntes Beurteilungsverfahren vorliegen – notwendige Folgerungen aus der Verteilung der Maximalpegel (besser) in der nach § 7 des Fluglärmschutzgesetzes noch zu erlassenden Verordnung über Schallschutzanforderungen oder in einer Schallschutzverordnung zum Luftverkehrsgesetz berücksichtigt werden?

Zu Mittelungspegeln liegen eine Reihe von Untersuchungen vor, die mit Belästigungsreaktionen oder möglicher Gesundheitsgefährdungen einen entsprechenden Wert in Verbindung bringen. Wir halten den derzeit in der Novelle verfolgten Ansatz daher für richtig, im Wesentlichen auf Mittelungspegel für die Nachtzeit ergänzt um Maximalpegel abzustellen. Von diesem generell schlüssigen und vielfach gerichtlich bestätigten Konzept sollte nicht abgewichen werden.

Bei der DLR Studie wird ein völlig neuer Ansatz verfolgt der nicht als gesicherter Stand der Lärmwirkungsforschung bezeichnet werden kann. Aussagen über gesundheitliche Relevanz kann aus dieser Studie bisher nicht abgeleitet werden.

7. In Alternative zu den in Artikel 1, §2 Abs.2, Ziffern 1-4 genannten akustischen Grenzwerten wurde im Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Leipzig ein neues Schutzkonzept für die Nacht mit neuen physiologischen Grenzwerten angewendet.

8. Ist es vor diesem Hintergrund aus gesetzgeberischer Sicht sinnvoll, die in Artikel 1, §2 Abs.3 vorgeschlagenen Jahreszahlen und Intervalle kürzer zu gestalten (z.B. 5 statt 10 Jahre), um den aktuellen Stand der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik schneller als bisher üblich wirkungsvoll berücksichtigen zu können?

7. i. V. m. 8. Unter Berücksichtigung des Zeitaufwandes für die bisherigen Novellierungsbemühungen ist von einem Überprüfungsintervall von weniger als 10 Jahren abzusehen.

9. Das Schutzkonzept des Entwurfes des Fluglärmsgesetzes legt für den Tag Dauerschallpegel und für die Nacht eine Kombination aus Dauerschall- und Einzelschallpegel fest.

10. Sind die vorgeschlagenen Grenzwerte aufeinander abgestimmt, oder geht das Einzelschallkriterium über die Grenzen des Dauerschallpegelkriteriums hinaus?

9. i. V. m. 10. Nach unseren Erfahrungen geht bei Festlegung der Schutzzonen das Einzelschallkriterium über die Grenzen der Dauerschallpegelkriterien hinaus. Die Einzelschallkriterien für die Nacht führen im Bestandsfall und bei den ab 2011 abgesenkten Werten für den Ausbaufall zu wesentlich größeren Schutzzonen als die Dauerschallkriterien. Eine bessere Übereinstimmung wäre daher wünschenswert. Ein schlüssiges Konzept entsprechend der Lärmsynopse wäre hier angebracht. Dies bedeutet entsprechend:

Kritischer Toleranzwert, anwendbar für den Bestandsfall:

Leq3 = 55 dB(A) außen und L_{Amax} = 6 x 75 dB(A) außen bzw. 6 x 60 dB(A) innen

Präventiver Richtwert, anwendbar für den Neu- und Ausbaufall:

Leq3 = 50 dB(A) außen und L_{Amax} = 13 x 68 dB(A) außen bzw. 13 x 53 dB(A) innen.

Auf dieser Grundlage sollten die Grenzwerte im Gesetzentwurf angepasst werden. Dies bedeutet für den Bestandsfall Leq3 = 55 dB(A) außen und L_{Amax} = 6 x 75 dB(A) außen bzw. 6 x 60 dB(A) innen, sowie für den Neu- bzw. Ausbaufall Leq3 = 53 dB(A) außen und L_{Amax} = 13 x 68 dB(A) außen bzw. 13 x 53 dB(A) innen.

Die Absenkung der Grenzwerte für den Ausbaufall ab 2011 sollte entfallen. Diese Werte könnten für die Definition der Nachtschutzzone 2 herangezogen werden (siehe hierzu auch Antwort zu Frage 14).

11. Welche wissenschaftlich und empirisch verifizierbaren Erkenntnisse sprechen für die Festlegung?

Die Dauerschallpegelwerte von 65 dB(A) für Schutzzone 1 Tag und 55 dB(A) Nacht werden in der lärmmedizinischen Synopse der Wissenschaftler Spreng, Scheuch, Griefahn und Jansen "Entwicklung von Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept" genannt und umfangreich begründet.

12. Können die folgenden, auf den Mittelungspegel (äquivalenter Dauerschallpegel) bezogenen Kriterien für die Lärmschutzzonen durch die Erkenntnisse der medizinischen und soziologischen Lärmwirkungsforschung gestützt werden:

13. Sanierungswerte zur Abwehr von Gesundheitsgefahren durch Fluglärm von tagsüber 65 dB(A) (Tagschutzzone 1) und nachts 55 dB(A) (Nachtschutzzone 1)?

12. in V. mit 13. Siehe Punkt 11

14. Zumutbarkeitsgrenzen beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Flugplätzen zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch Fluglärm von tagsüber 60 dB(A) (Tagschutzzone 2) und nachts 50 dB(A) (Nachtschutzzone 2)?

Die angegebenen Werte entsprechen nur teilweise den Ergebnissen der Lärmsynopse. Der Grenzwert für Tagschutzzone 1 ist mit Leq3 = 62 dB(A) anzusetzen, der Grenzwert für die Nachtschutzzone 1 kann mit Leq3 = 53 dB(A) außen und L_{Amax} = 13 x 68 dB(A) außen bzw. 13 x 53 dB(A) innen beibehalten werden (die Absenkung ab 2011 müsste entfallen). Die Nachtschutzzone 2 könnte dann mit Leq3 = 50 dB(A) außen festgelegt werden.

15. Für die Verkehrsträger Schiene und Straße und im Rahmen der EU Richtlinie Umgebungslärm gilt ein für die Ermittlung und Bewertung des Lärms maßgeblicher Bezugszeitraum von einem Jahr. Das derzeitige Fluglärngesetz und der vorliegende Regierungsentwurf des Fluglärmschutzgesetzes schreiben dagegen zugunsten der Lärmbetroffenen als Bezugszeitraum die sechs verkehrsreichsten Monate vor.

16. Wie ist dieses aus Standort- und Wettbewerbssicht zu bewerten?

15. i. V. m. 16. Bei Einbeziehung des Fluglärms in die Umgebungslärmrichtlinie könnte analog zu den anderen Verkehrsträgern ebenfalls 1 Jahr als Bezugsbasis gewählt werden. Die Berechnung auf Grundlage der sechs verkehrsreichsten Monate ergibt einen etwas höheren Wert als bei Zugrundelegung der realen Jahresbelastung. Allerdings ist dieser Bezugszeitraum seit langem im Luftverkehr üblich. Er muss deshalb im Sinne der Begünstigung Betroffener nicht unbedingt verändert werden, obwohl dies eine von mehreren Benachteiligungen (z.B. Fluglärm-Malus bzw. Schienenlärm-Bonus) gegenüber anderen Verkehrsträgern darstellt.

17. Gibt es belastbare und wissenschaftliche Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung zu einem kürzeren Bezugszeitraum zur Ermittlung und Bewertung von Fluglärm, als den im Gesetzentwurf vorgesehenen und üblichen Zeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate?

In einschlägigen Gesetzen z.B. BImSchG und EU-Gesetzgebung wird bei Immissionsbetrachtungen jeweils das Jahresmittel zugrunde gelegt. Die Berücksichtigung kürzerer Zeitabschnitte als 6 Monate würde zu willkürlichen Schwankungen in der Lärmdarstellung führen, die die reale Belastung nicht wiedergeben. Diese Darstellung wäre dann weder für Planungsvorhaben noch für die Umsetzung von Schallschutzprogrammen geeignet.

18. Es ist zu erwarten, dass durch Anwendung weiteren Ausschöpfungspotentials von Lärm mindernden technischen und operationellen Maßnahmen zukünftig Flugzeuge noch leiser werden. Selbst bei weiter ansteigenden Flugbewegungen würden die nach Artikel 1, §2 Abs.2, Ziffern 1-4 ausgewiesenen Schutzzonen dann voraussichtlich schrumpfen, da äquivalente Dauerschallpegel und fluglärmbedingte Maximalpegel trotz der Erhöhung der Bewegungszahlen sinken werden, und daher neue, näher am jeweiligen Flughafen liegende Wohnbebauung durch die Gemeinden ausgewiesen werden können. Hingegen ist aus der Lärmwirkungsforschung zu erwarten, dass die Belastung der Bevölkerung (z.B. Belästigung, Schlaf- und Ruhestörung) durch die Erhöhung der Bewegungszahlen dieser Schrumpfung nicht folgt.

19. Wie kann auch zukünftig sichergestellt werden, dass einerseits der betroffenen Bevölkerung das subjektive und objektive Schutzbedürfnis, andererseits den Flughafenbetreibern das wirtschaftliche Wachstum ermöglicht wird?

18. i. V. m. 19. Ein Schrumpfen der Schutzzonen infolge sinkender Lärmpegel kann durch eine entsprechende Anpassung des Gesetzentwurfs (§ 4 FluglärmG) verhindert werden. Anderenfalls müsste durch ein Verkehrsflächensicherungsgesetz das Heranwachsen von Bebauung an Verkehrsinfrastruktur verhindert werden.

Fragen der SPD Fraktion:

1. Entspricht der Gesetzentwurf der aktuellen Lärmwirkungsforschung?

Bezogen auf die Dauerschallpegel für die Schutzzonen 1 (Tag und Nacht) entspricht der Entwurf der aktuellen Lärmwirkungsforschung. Für das Einzelschallkriterium nachts mit $L_{Amax} = 6 \times 72 \text{ dB(A)}$ außen geht der Entwurf über den Stand der Lärmwirkungsforschung hinaus, der hier $L_{Amax} = 6 \times 75 \text{ dB(A)}$ vorsieht. Hinsichtlich der Grenzwertsetzungen für den Neu- und Ausbaufall geht der Gesetzentwurf für die Pegelwerte am Tage mit $Leq3 = 60 \text{ dB(A)}$ (Lärmsynopse: $Leq3 = 62 \text{ dB(A)}$) ebenfalls über den Stand der anerkannten

Forschung hinaus. Für die Pegelwerte in der Nacht wird außerdem auf die Antwort zu Frage 14 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

2. Wie bewerten Sie die Lärmsituation im Umland der größeren Flugplätze? Wie wird sie sich auch im Hinblick auf das stetige Wachstum des Flugverkehrs in Zukunft weiter entwickeln? Durch die Zunahme des Verkehrs einerseits und Einsatz modernerer Technik andererseits werden sich voraussichtlich keine allzu großen Änderungen gegenüber der heutigen Situation ergeben. Sollten sich in Zukunft in Folge weiterer Lärminderungen am Flugzeug die Schutzzonen verkleinern, muss durch Implementieren einer wirksamen Siedlungssteuerung im FLG das Heranwachsen von Bebauung verhindert werden. Dies wird nur erreicht, wenn die Lärmschutzzonen nach erster Festlegung nicht schrumpfen und Bauverbote wirksam sind.

3. Steht die Beeinträchtigung durch Lärm mit der sozioökonomischen Stellung im Zusammenhang?

Zu dieser Frage liegen uns keine Informationen oder Erkenntnisse vor.

4. Wie beurteilen Sie die in Feldstudien gefundenen Beeinträchtigungen von Aufmerksamkeits-, Gedächtnis-, und Leseleistungen sowie der Leistungsmotivation bei lärmbelasteten Kindern?

Die Wirkungen des Lärms als Stressor betreffen Kinder prinzipiell ebenso wie Erwachsene. Laut Stellungnahme des Interdisziplinären Arbeitskreises für Lärmwirkungen des UBA reagieren Kinder auf Lärm nicht empfindlicher als Erwachsene. In Situationen, in denen die Konzentration der Kinder gefordert wird (Schule) ist ein ausreichender Schutz der Kommunikation bzw. Sprachverständlichkeit notwendig.

Fragen der FDP Fraktion:

1. Entsprechen die im Gesetzentwurf festgelegten Grenzwerte zur Einrichtung von Lärmschutzbereichen nach Ihrer Auffassung dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 13 und 14 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu Frage 1 der SPD-Fraktion hingewiesen.

2. Stellen die im Gesetzentwurf enthaltenen Lärmwerte einen angemessenen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Interessen der Beteiligten dar?

Ja, sofern die Berechnungsverfahren im Zuge der Neuregelung des untergesetzlichen Regelwerks nicht gegenüber dem bisher üblichen Verfahren verschärft werden.

3. Wie bewerten Sie aus Sicht des Gesundheitsschutzes, dass der Gesetzentwurf für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze einerseits und bestehende Flugplätze andererseits jeweils unterschiedliche Lärmwerte festsetzt?

Bei der Neuanlage von Flughäfen bestehen planerisch größere Möglichkeiten zur Minimierung der Fluglärmbeeinträchtigung, bei der Festlegung des Schutzziels können daher etwas strengere Maßstäbe (Schutz vor erheblicher Belästigung) angelegt werden.

4. Ist eine Differenzierung zwischen zivilen und militärischen Flugplätzen, wie sie im Gesetzentwurf vorgesehen ist, aus Gründen des Gesundheitsschutzes sachgerecht?

Nein, an militärischen Flughäfen sollten die gleichen Lärmschutzregelungen gelten wie an zivilen Flughäfen.

5. Teilen Sie die Einschätzung, dass die Lärmwerte für militärische Flugplätze nicht aufgrund von Aspekten des Gesundheitsschutzes festgelegt wurden, sondern vor allem fiskalische Ursachen haben?

Ja.

6. Halten Sie die Lärmwerte der jeweiligen Nacht-Schutzzonen insbesondere im Hinblick auf die Berücksichtigung der Einzelschallereignisse für ausreichend? Wenn nein, welchen Wert würden Sie vorschlagen?

Einzelschallpegelkriterien könnten entfallen, Dauerschallpegelkriterien würden ausreichen. Ansonsten wird auf die Antworten zu den Fragen 13 und 14 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu Frage 1 der SPD-Fraktion hingewiesen.

7. Ist eine weitere Differenzierung der Nacht-Schutzzonen analog zu den Tag-Schutzzonen sinnvoll?

Die Nachtschutzzone 2 als Vorsorgezone mit Auflagen für neu errichtete Bebauung wie im alten Entwurf vom 22.06.2004 vorgesehen wäre sinnvoll. Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Gesetzentwurf auf diese wichtige, differenzierte Regelung für die Nacht verzichtet.

8. Wie beurteilen Sie den gewählten Bezugszeitraum für die Ermittlung und Bewertung des Lärms, nämlich einer Mittelung über die sechs verkehrsreichsten Monate?

6 Monate oder auch 1 Jahr sind ein sinnvoller Zeitraum für die Betrachtung einer Immissionssituation. Siehe auch Antwort auf Frage 16 der CDU/CSU-Fraktion.

9. Halten Sie einen längeren Bezugszeitraum von beispielsweise einem Jahr für angemessener?

Siehe Antwort auf Frage 16 der CDU/CSU-Fraktion.

10. Welchen rechtlichen Auswirkungen wird das novellierte Gesetz in der jetzigen Form auf die Flugplätze haben, die aufgrund ihrer Betriebsgenehmigung bereits heute strengeren Grenzwerten für die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen unterliegen?

Flugplätze, die in letzter Zeit Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsverfahren abgeschlossen und im Zuge dessen strengere Grenzwerte einzuhalten haben, sind entsprechend dem Gesetzentwurf als Bestandsflugplätze einzustufen.

Fragen der Fraktion DIE LINKE

1. Welche wissenschaftlichen Erkenntnisse gibt es unter dem Aspekt des Gesundheitsschutzes und der Gesundheitsvorsorge für die zulässige Belastung von Menschen durch Fluglärm am Tage, in der Nacht und bei Aufenthalt im Freien?

Der aktuelle Stand in diesem Arbeitsgebiet wird in der lärmmedizinischen Synopse der Wissenschaftler Spreng, Scheuch, Griefahn und Jansen "Entwicklung von Fluglärmkriterien für ein Schutzkonzept" zusammengefasst.

2. Sind vor dem Hintergrund dieser wissenschaftlichen Erkenntnisse die im Gesetzentwurf festgelegten Grenzwerte auseichend?

Siehe Antworten zu den Fragen 13 und 14 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu Frage 1 der SPD-Fraktion.

3. Werden durch die Grenzwerte des Gesetzes Verbesserungen für die Anwohner und Planungssicherheit für die Flughäfen erreicht?

Die Anwohner werden gegenüber dem noch gültigen FluglärmG von 1971 in der Tageszeit schon bei niedrigeren Werten geschützt. Erstmals werden auch für die Nachtzeit

Schutzgebiete ausgewiesen. Die Planungssicherheit für Flughäfen muss im Gesetzestext noch entsprechend ausformuliert und präzisiert werden. Hierzu ist es dringend notwendig, die Formulierung in § 8 Abs. 1 LuftVG so umzugestalten, dass die in § 2 Abs. 2 FluglärmG festgeschriebenen Werte bei Planfeststellungsverfahren und Genehmigungsverfahren verbindlich zu Grunde zu legen sind.

4. Halten Sie die festgelegte zeitliche Staffelung der Grenzwerte für „neue und wesentlich baulich erweiterte Flugplätze“ für sachgerecht?

Nein. Die verschärften Grenzwerte, die für Neu- und Ausbauten ab 2011 gelten sollen, gehen über die Lärmwirkungsforschung hinaus. Auch eine zeitliche Staffelung ihrer Anwendbarkeit kann dem nicht abhelfen. Lediglich eine Anwendung der verschärften Grenzwerte für reine Flughafenneubauten wäre denkbar, da hier bei den Betroffenen keine Vorbelastung existiert und zugleich Optimierungsmöglichkeiten im Rahmen der Projektplanung genutzt werden können.

5. Halten Sie die im Gesetzentwurf festgelegten höheren Grenzwerte für bestehende Flugplätze sachgerecht?

Ja, bei der Neuanlage von Flughäfen bestehen planerisch größere Möglichkeiten zur Minimierung der Fluglärmbeeinträchtigung, bei der Festlegung des Schutzziels können daher etwas strengere Maßstäbe (Schutz vor erheblicher Belästigung) angelegt werden.

6. Halten Sie zusätzliche gesetzliche Kann- oder Soll-Bestimmungen zum Schutz der Menschen vor Fluglärm - insbesondere bezüglich des Aufenthaltes im Freien und des Schutzes der Nachtruhe – für erforderlich?

Es ist unklar welche Kann- oder Soll-Bestimmungen hier gemeint sind. Da es neben dem Fluglärmgesetz auch andere, den Fluglärm betreffende Regelungen gibt, sollte von einer Ausdehnung des Regelungsgehalts des Fluglärmgesetzes abgesehen werden.

Fragen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Wie beurteilen Sie die im Gesetzentwurf vorgeschlagenen Regelungen bezüglich der Lärmgrenzwerte vor dem Hintergrund der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung?

Siehe Antworten zu den Fragen 13 und 14 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu Frage 1 der SPD-Fraktion

2. Gibt es aus Sicht der Lärmwirkungsforschung gravierende Unterschiede in der Wirkung sowie der Wahrnehmung von militärischem und zivilem Lärm?

Nein, Militärischer Fluglärm ist im Vergleich zum zivilen Fluglärm dadurch gekennzeichnet, dass weniger Lärmereignisse innerhalb eines Betrachtungszeitraumes auftreten, diese jedoch schneller anschwellen und vor allem wesentlich lauter und damit störender sind als Lärmereignisse ziviler Flugzeuge.

3. Halten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehene Heraufsetzung der Werte für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 an neuen oder wesentlich baulich erweiterten militärischen Flugplätzen um je 3 Dezibel (so genannter Militärbonus) gegenüber den zivilen Flughäfen unter Lärmschutzgesichtspunkten für vertretbar?

Siehe Antwort zu den Fragen 4 und 5 der FDP-Fraktion

4. Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Regelungen zur Anpassung der Lärmgrenzwerte an die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung?

Siehe Antworten zu den Fragen 13 und 14 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu Frage 1 der SPD-Fraktion

5. In welcher Art und Weise beeinflusst Ihrer Einschätzung nach das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 16. März 2006 zum Ausbau des Schönefelder Flughafens BBI, insbesondere zum Nachtflugverbot in der Kernzeit und zu den übrigen Nachtflugbeschränkungen, die Regelungen zu den Grenzwerten für die Nacht im vorliegenden Gesetz?

Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht zum Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg International berührt die Entscheidung in diesem Punkt das Novellierungsvorhaben nicht. Die Entscheidung des Gerichts, in der Zeit zwischen 0 und 5 Uhr ein Nachtflugverbot zu verhängen und für die Randzeiten von 22 bis 24 bzw. von 5 bis 6 Uhr Flüge nur dann zuzulassen, wenn diese nicht während des Tages abgewickelt werden können, erging in Abwägung der lokalen Situation und in Anbetracht der Tatsache, dass der Bedarf für diese Flüge nicht schlüssig nachgewiesen werden konnte. Aus dieser Entscheidung ist daher kein Anspruch auf Allgemeingültigkeit abzuleiten.

6. Sind die Regelungen zur Gültigkeit der strengeren Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Flughäfen erst nach 2010 ihrer Meinung nach vertretbar?

Siehe Antwort zu Frage 4 der Fraktion DIE LINKE

Planungs- und Baurecht

Fragen der Fraktion der CDU/CSU

1. Inwieweit wird die Forderung aller Betroffener (Flughäfen und Anwohner) nach Planungs- und Rechtssicherheit sowie Verfahrensbeschluss mit dem vorliegenden Gesetzentwurf erfüllt?

Die Rechts- und Planungssicherheit für Flughäfen muss im Gesetzestext noch entsprechend ausformuliert und präzisiert werden.

2. Eine zentrale Forderung an den Gesetzentwurf ist es, in Zukunft weitere Nutzungskonflikte zwischen den Kommunen im Umfeld der Flughäfen und den Flughafenbetreibern zu vermeiden, indem Bauverbote ausgesprochen werden.

- Wie beurteilen Sie die Regelungen des Gesetzentwurfs im Hinblick auf die Siedlungssteuerung im Umfeld von Flughäfen?
- Werden die Interessen beider Seiten angemessen berücksichtigt?
- Welche Ausnahmeregelungen vom Bauverbot halten sie für angemessen und unter dem Gesichtspunkt des Eigentumsschutzes für geboten?

Die Siedlungssteuerung im Umfeld von Flughäfen müsste gegenüber dem jetzigen Entwurf noch verbessert werden. Es besteht eine Vielzahl von Ausnahmeregelungen von den Bauverboten die aus Sicht der Flughäfen nicht wünschenswert ist. Eine weitere Verbesserung ließe sich durch die Ausweisung einer Nachtschutzzone 2 erreichen, wie dies im Vorgängerentwurf enthalten war.

Das berechnete Schutzinteresse der Flughäfen vor heranrückender Wohnbebauung wird durch den Gesetzentwurf bisher nur unzureichend abgedeckt. Bei einer unveränderten Umsetzung des Gesetzentwurfs wäre in Zukunft mit einem weiter zunehmenden Konfliktpotenzial zu rechnen.

Ausnahmen von Bauverboten wären allenfalls im Geltungsbereich von bereits rechtskräftig

bestehenden Baurechten möglich. Ausnahmen vom Bauverbot sollten nicht für Grundstücke gelten, auf denen nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches die Errichtung von Wohnungen bauplanungsrechtlich mehr als sieben Jahre zulässig gewesen wäre.

3. Ist eine genügende Haftung von Bauherren und Architekten bei Vernachlässigung lärmschutzrechtlicher Baubestimmungen bereits jetzt in Gesetzen vorhanden? Wenn Nein, wie ist eine Haftung der Bauherren und Architekten bei Vernachlässigung lärmschutzrechtlicher Baubestimmungen zukünftig auszugestalten?

Die derzeitige Gesetzeslage lässt keine ausreichende Sanktionierung von Bauherren zu, die ihrer Pflicht zum Schallschutz auf eigene Kosten nicht nachkommen.

In § 6 des Gesetzentwurfs wird festgelegt, dass innerhalb der Tagschutzzone 2 neu errichtete Wohnungsbauten den Schallschutzanforderungen nach § 7 genügen müssen. Da auch in der Tagschutzzone 1 und in der Nachtschutzzone nach den o.g. Ausnahmeregelungen des Entwurfs Wohnbebauung errichtet werden darf, muss eine Verpflichtung der Bauherren zur Einhaltung der Schallschutzanforderungen auch für derartige Neubauten gelten. Gleiches müsste auch für eine wieder vorzusehende Nachtschutzzone 2 gelten. Eine Haftung des Flughafenbetreibers muss ausgeschlossen werden. Es wäre auch in Erwägung zu ziehen, den Ausnahmetatbestand durch eine Belastung im Grundbuch deutlich zu machen.

Werden keine Sanktionen für den Fall eingeführt, dass die Bauherren dieser Pflicht nicht genügen; es ist zu befürchten, dass diese Vorschrift auch in der Zukunft nicht beachtet wird.

4. Die Dimensionierung des baulichen Schallschutzes soll laut Gesetzentwurf in einer nachfolgenden Rechtsverordnung festgelegt werden. Müsste nicht gleichzeitig mit dem Artikelgesetz eine Verordnung über die Schallschutzdimensionierung in Kraft gesetzt werden, um das Gesetz vollziehbar zu machen?

Ja, denn der schnelle Gesetzesvollzug hängt entscheidend von der Verfügbarkeit des überarbeiteten untergesetzlichen Regelwerkes ab. Dieses umfasst die Anleitung zur Berechnung von Fluglärm (AzB), die Schallschutzverordnung, eine Verordnung zur Regelung der Außenwohnbereichsentschädigung sowie eine Höchstkostenverordnung.

5. Sollte, wie im 1. Referentenentwurf vorgesehen, eine Nachtschutzzone 2 mit Baubeschränkungen vorgesehen werden?

Die Einführung einer Nachtschutzzone 2 als Vorsorgezone halten wir für besonders wichtig. Zu weiteren Ausführungen wird auf die Antwort zu Frage 7 der FDP-Fraktion im Bereich Lärmwirkungsforschung verwiesen.

6. In welchem Umfang, insbesondere in welcher Anzahl, sind die in Art.1 §3, §7 und §15 im Rahmen der „beteiligten Kreise“ aufgeführten Lärmschutz- und Umweltverbände als zu beteiligten anzusehen?

Die Novelle sieht für den Erlass von Rechtsverordnungen in § 15 FluglärmG die "Anhörung beteiligter Kreise" nach dem FluglärmG vor. Zu den zu beteiligenden Kreisen sollen auch die "Umwelt- und Lärmschutzverbände" gehören.

Der qualitative Umfang der Beteiligung ist durch § 15 FluglärmG bestimmt "soweit Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen die Anhörung der beteiligten Kreise vorschreiben". Die Novelle schreibt eine solche Anhörung in § 3 Abs. 2 FluglärmG und § 7 vor.

Der quantitative Umfang der Beteiligung, bzw. die Anzahl der zu Beteiligten ist in § 15 FluglärmG nur soweit bestimmt, als "ein jeweils auszuwählender Kreis von Vertretern ..."

der in § 15 FluglärmG genannten beteiligten Kreise anzuhören ist. Für das beim Verordnungserlass federführende Ressort lässt sich nur die Vorgabe entnehmen, dass mindestens je 1 Vertreter der zu beteiligenden Kreise auszuwählen ist.

7. Ist die in Art.2 §19a Abs.b LuftVG vorgeschriebene Veröffentlichungspflicht gleichzusetzen mit der Veröffentlichungspflicht nach UIG?

§ 19 a Satz 2 LuftVG neu sieht wie bisher vor, dass Flughafenunternehmen über die Mess- und Auswertungsergebnisse der von ihnen zu errichtenden und zu betreibenden Fluglärmmessanlage Auskunft gegenüber der Genehmigungsbehörde und der Fluglärmkommission nach § 32 a LuftVG erteilen. Neu ist, dass Flughafenunternehmen diese Mess- und Auswertungsergebnisse künftig zudem "regelmäßig zu veröffentlichen" haben. Die Auskunfts- bzw. Veröffentlichungspflicht ist inhaltlich weiterhin konkret beschränkt auf die Mess- und Auswertungsergebnisse der jeweiligen Fluglärmmessanlage.

Im Gegensatz hierzu sieht das UIG keine Pflicht zur Veröffentlichung von Daten vor, sondern die Pflicht, auf Antrag Auskunft über "Umweltdaten" zu erteilen. Inhaltlich beschränkt sich der Auskunftsanspruch daher nicht wie in § 19 LuftVG auf konkret bestimmte (Fluglärm-)Daten, sondern wird erst nach Klärung der Umweltrelevanz der nachgesuchten Information bestimmbar.

Die Veröffentlichungspflicht nach § 19a Satz 2 LuftVG neu entspricht damit nicht dem Umweltinformationsauskunftsanspruch nach dem UIG.

Fragen der Fraktion der SPD

1. Wie bewerten Sie den Entwurf für ein neues Fluglärmgesetz in Bezug auf die Ziele

a) spürbare Ausweitung des Schutzes der Betroffenen,

Die gesetzlichen Grenzwerte für die Gewährung von Entschädigungen für Lärmschutzaufwendungen werden sehr deutlich gesenkt (FluglärmG von 1971 legt eine Tag- und Nachtschutzzone 1 von $L_{eq4} = 75$ dB(A) fest). Insofern wird dieses Ziel erreicht.

b) Verbesserung der Rechts- und Planungssicherheit für alle Beteiligten und

Das Ziel wird nicht erreicht. Es wird auf die Antwort zu Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

c) Vorbeugung vor der Entstehung künftiger Lärmkonflikte ?

Das Ziel wird nicht erreicht. Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

2. Ist der Gesetzentwurf geeignet, „Richterrecht“ zu ersetzen?

Nein, der Gesetzentwurf ersetzt nicht das „Richterrecht“, so lange die Verweisregelung in Art. 2 für § 8 Abs. 1 nicht ersetzt wird durch eine Formulierung, die die Verbindlichkeit der Grenzwerte nach § 2 Abs. 2 FluglärmG

eindeutig festschreibt. Diese Verbindlichkeit negierende Vorschriften wie die Neuregelung des § 14, 2. Halbsatz des Gesetzentwurfs sind dem entsprechend zu streichen. Nur so kann die dringend notwendige Rechts- und Planungssicherheit und Verfahrensbeschleunigung für alle Beteiligten bei Zulassungsverfahren erreicht werden.

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

3. Ist das Gesetz ein tragfähiger Ausgleich zwischen den Belangen der Luftfahrt und den Lärmschutzbedürfnissen der betroffenen Flughafenanwohner?

Der Gesetzentwurf kann zu einem tragfähigen Ausgleich zwischen den Belangen führen, wenn folgende wesentliche Regelungsinhalte des Entwurfs verbessert werden:

- Planungssicherheit (Festschreibung der Verbindlichkeit der Grenzwerte nach § 2 Abs. 2 FluglärmG; siehe Antwort zu Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion),
 - Siedlungssteuerung und vorausschauende Konfliktvermeidung (keine Ausweitung der Ausnahmeregelungen für Bauverbote, Verpflichtung zum Bauherrenschaftsschutz, Grundbucheintrag; siehe Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion),
 - Wesentlichkeitskriterium für Ausbauten – Bezug auf Start- und Landebahnen; Überschreitung der Zumutbarkeitsgrenzen in bewohntem Gebiet anstatt Vergrößerung der Schutzzonenfläche um 25%,
 - Außenwohnbereich nach Entschädigungskriterien anstatt nach gesundheitlichen Kriterien (also bei $L_{eq3 \text{ tags}} = 65 \text{ dB(A)}$ anstatt bei 60 dB(A)),
 - Geltungsbereich (wie Verkehrslandeplätze sollten auch Verkehrsflughäfen vom Geltungsbereich des Gesetzes ausgenommen werden, wenn sie unter einem bestimmten Jahreswert von Flugbewegungen bleiben).
4. Sind die in dem Gesetzentwurf aufgeführten Begründungen für eine „wesentliche Änderung“ des Flugplatzes ausreichend, oder sollte diese Definition im Sinne der Planungs- und Rechtssicherheit noch detaillierter bzw. nachvollziehbarer festgelegt werden?

In der Definition wird auf eine *sonstige bauliche Erweiterung*, abgestellt, egal, ob diese eine kapazitätserweiternde Wirkung besitzt. Aus Gründen der Rechts- und Planungssicherheit sollte sich aber auf die *wesentliche Erweiterung einer Start- und Landebahn* bezogen werden. Nur eine Maßnahme mit erheblichem Einfluss auf die Betriebsleistung kann als Kriterium zur Feststellung der Wesentlichkeit einer baulichen Änderungen eines Flugplatzes herangezogen werden. Die wesentliche Erweiterung darf sich dabei nicht auf eine Vergrößerung der Schutzzonenfläche im Zuge der Baumaßnahme um mindestens 25% beziehen. Für diese willkürliche Setzung gibt es aus akustischer oder lärmwissenschaftlicher Sicht keinerlei tragfähige Begründung. Vielmehr muss entscheidend für die Feststellung der Wesentlichkeit sein, dass in der Umgebung des Flugplatzes in zusammenhängend bewohntem Gebiet, das bisher nicht lärmsaniert wurde, die Lärmbelastung um 3 dB(A) (Dauerschallpegel) steigt und gleichzeitig die maßgeblichen Lärmgrenzen für die Schutzzonen 1 im Neu- und Ausbaufall überschritten werden. Ein solches Kriterium wäre lärmmedizinisch abgesichert.

5. Wie werden sich nach Ihrer Einschätzung die im Gesetzentwurf vorgesehenen Baubeschränkungen und abgestuften Bauverbote auf die Siedlungsentwicklung im Flugplatzumland auswirken?

Die im bisherigen FluglärmG von 1971 enthaltenen Baubeschränkungen waren strikter bzw. die Ausnahmeregelungen weniger weitgehend als die Gesetzentwurf vorgesehenen Beschränkungen und Ausnahmen. Trotzdem ist die Wohnbebauung in den vergangenen 35 Jahren immer weiter an die Flughäfen herangerückt und dichter geworden.

Mit der Ausweitung der Ausnahmetatbestände werden die Verdichtung und das Heranrücken der Bebauung an die Flughafengrenzen weiter fortschreiten. Dies muss unbedingt verhindert werden, um Raumnutzungskonflikten zwischen Flugplatzbetreibern und benachbarten Kommunen vorzubeugen bzw. diese langfristig zu vermeiden.

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

6. Sind die Belange der betroffenen Kommunen sachgerecht berücksichtigt?

Die betroffenen Kommunen erhalten durch die Ausweitung der Ausnahmetatbestände bei Bauverböten in § 5 Abs. 3 des Gesetzentwurfs gegenüber den bisherigen gesetzlichen Regelungen erweiterte Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung. Aus Sicht der Flughäfen ist ein solches Aushöhlen der Siedlungssteuerungsinstrumente nicht akzeptabel. Es konterkariert das Ziel des Gesetzgebers, mit der Novellierung des FluglärmG eine vorbeugende Konfliktvermeidung im Umfeld von Flughäfen zu ermöglichen.

7. Werden unbesiedelte Freiflächen um die Flugplätze in hinreichendem Umfang gesichert?

Insbesondere die Regelung nach § 5 Abs. 3 Ziff. 1 des Gesetzentwurfs gibt den Kommunen im Umfeld von Flughäfen die Möglichkeit, auch nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs im Zuge der Fortentwicklung und Erweiterung von Ortsteilen unbesiedelte Freiflächen für die Besiedlung freizugeben. Die noch vorhandenen Freiflächen werden also nicht gesichert. Entsprechende Einschränkungen der Ausnahmeregelungen bei Bauverböten sind hier unabdingbar. Eine hinreichende Information und Beteiligung der Flughäfen bei der Bauleitplanung, bei Ausnahmeentscheidungen und Erteilung von Baugenehmigungen im Lärmschutzbereich ist im Gesetzentwurf zu verankern.

8. Ermöglicht der Gesetzentwurf eine adäquate Information der Betroffenen bei fluglärmrelevanten (Planungs-) Entscheidungen?

Im Rahmen der gesetzlichen Regelungen für Planungs- und Genehmigungsverfahren sind bereits umfassende Informations- und Mitspracherechte der Betroffenen festgeschrieben. Insofern ist es nicht die Aufgabe der Novellierung des FluglärmG, hier weitere Festlegungen zu treffen.

9. Ist die Regelung in Artikel 2 zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes in § 8 Abs. 1 ausreichend, um die Verknüpfung von Luftverkehrsrecht und Fluglärmschutzgesetz herzustellen und die Verbindlichkeit der im Fluglärmschutzgesetz festgelegten Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Flughäfen sicher zu stellen?

Die Regelung zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes in § 8 Abs. 1 in Art. 2 Ziff. 1 des Gesetzentwurfs ist nicht ausreichend, um die Verbindlichkeit der Grenzwerte der Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Flughäfen sicher zu stellen.

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

10. Wie bewerten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehenen Grenzwerte zur Festlegung der Lärmschutzzonen (Tag, Nacht) im Hinblick auf neuere Planfeststellungsbeschlüsse, Gerichtsurteile und freiwillige Schallschutzprogramme?

Insbesondere die Festlegung des Einzelschallkriteriums für die Nacht von 6 x 53 dB(A) innen bzw. 6 x 68 dB(A) außen, das ab 2011 zur Anwendung kommen soll, ist durch keinen aktuellen Planfeststellungsbeschluss bzw. kein Gerichtsurteil und auch nicht durch die Lärmwirkungsforschung gedeckt.

Zudem ist die Regelung des Gesetzentwurfs zur Außenwohnbereichsentschädigung (innerhalb der Lärmkontur von $L_{eq3} = 60$ dB(A) am Tage) nicht durch aktuelle Planfeststellungsbeschlüsse bzw. Gerichtsurteile gedeckt. Diese sehen eine Außenwohnbereichsentschädigung ab $L_{eq3} = 65$ dB(A) tags vor.

11. Wie beurteilen Sie die unterschiedliche Festsetzung von Grenzwerten für bestehende Flugplätze und für den Neu- und Ausbau von Flugplätzen? Wie schätzen Sie die Auswirkungen des Gesetzentwurfs auf Vorhaben zum Ausbau von Flughäfen ein?

Siehe Antwort zu Frage 3 der FDP-Fraktion zum Themenkomplex Lärmwirkungsforschung.

Der Gesetzentwurf wird das vom Gesetzgeber gesetzte Ziel der Planungsbeschleunigung und –vereinfachung sowie der Rechtssicherheit und der vorbeugenden Konfliktvermeidung für alle Beteiligten verfehlen, wenn er nicht an wesentlichen Punkten nachgebessert wird. Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 b), 1 c), 2, 4 und 5 verwiesen.

12. Sollte der Regelungsansatz des Gesetzentwurfs, der den passiven (baulichen) Schallschutz und Baubeschränkungen betrifft, beibehalten oder um weitere Lärmreduzierungsinstrumente ergänzt werden?

Der bisherige Regelungsansatz sollte beibehalten werden, um die Balance der Instrumente des Fluglärmsgesetzes, der Umgebungs- und der Betriebsbeschränkungsrichtlinie nicht zu gefährden.

Fragen der Fraktion der FDP

1. Erwarten Sie vom vorgelegten Gesetzentwurf die Planungs- und Rechtssicherheit, die das alte Fluglärmsgesetz schon lange nicht mehr bietet und von den Flughafenbetreibern eingefordert wird?

Siehe Antworten zu Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion bzw. zu Frage 2 der SPD-Fraktion.

2. Halten Sie es für sachgerecht, in den Regelungsbereich des Fluglärmsgesetzes auch den Neubau und die bauliche Erweiterung von Flugplätzen einzubeziehen, oder stimmen Sie der Meinung zu, dass Regelungen zum Neu- und Ausbau von Flugplätzen stattdessen im Planungsrecht, d.h., im Luftverkehrsgesetz bzw. in der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, verankert werden sollten?

Im Sinne einer rechtssystematisch sauberen Lösung wäre es zu begrüßen, wenn alle Festlegungen, die Genehmigung bzw. Planfeststellung von neu- und auszubauenden Flugplätzen betreffen, im luftrechtlichen Fachplanungsrecht des Luftverkehrsgesetzes bzw. der Luftverkehrszulassungsordnung getroffen würden. Damit würde sich das Fluglärmsgesetz auf seinen eigentlichen Regelungsinhalt, die Lärmsanierung und Siedlungssteuerung an bestehenden Flugplätzen, konzentrieren.

Im Sinne einer zügigen Novellierung des FluglärmG ist es jedoch akzeptabel, dass statt dessen eine Verweisregelung in das LuftVG eingefügt wird; diese muss allerdings die Verbindlichkeit der Lärmgrenzwerte für neu- und auszubauende Flugplätze im Zuge der Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren sicherstellen.

3. Wie bewerten Sie die Kriterien für die sonstige wesentliche bauliche Erweiterung eines Flugplatzes nach Artikel 1 § 2 Satz 4 des Gesetzentwurfs?

Die Definition muss grundlegend überdacht werden, da sonst bei jeder kleineren Änderung eine Überprüfung des Ausbaurkriteriums vorgenommen werden müsste. Das im Gesetzentwurf festgeschriebene Wesentlichkeitskriterium einer 25%igen Flächenzunahme ist sachfremd.

Es wird auf die Antworten zu Frage 4 der SPD-Fraktion verwiesen.

4. Wie beurteilen Sie die Kriterien für eine wesentliche Veränderung der Lärmbelastung nach Artikel 1 § 4 Abs. 5 des Gesetzentwurfs?

Siehe Antwort zu Frage 4 der SPD-Fraktion).

5. Wird der vorliegende Gesetzentwurf dem Anspruch einer angemessenen Siedlungssteuerung gerecht?

Nein. Siehe Antworten zu den Fragen 5 bis 8 der SPD-Fraktion.

6. Halten Sie die Ausnahmeregelungen zum Bauverbot in § 5 des Gesetzentwurfs insgesamt für gerechtfertigt? Wenn nein,
 - a. warum nicht?

Die Ausweitung der Ausnahmeregelungen ist inakzeptabel. Zur Begründung wird auf die Antworten zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu den Fragen 5 bis 7 der SPD-Fraktion verwiesen.

- b. Welche einzelnen Ausnahmeregelungen halten Sie allerdings für sinnvoll?

Bei Wohnungen im Geltungsbereich eines Bebauungsplans, der vor der Festsetzung eines Lärmschutzbereichs bekannt gemacht wurde vor Ablauf der 7

Jahres Frist, sowie bei Unterkünften für Angehörige von Streitkräften bei Einhaltung entsprechender Schalldämmmaße.

7. Welche Auswirkungen wird § 5 n.F. nach Ihrer Einschätzung in der Praxis haben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 der SPD-Fraktion verwiesen.

8. Trägt diese Regelung insbesondere dazu bei, in der Zukunft Raumnutzungskonflikte zu entschärfen? Wenn nein, warum nicht?

Nein. Zur Begründung wird auf die Antworten zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion sowie Frage 5 der SPD-Fraktion verwiesen.

9. Wie ist § 5 n.F. im Hinblick auf die bauliche Erweiterung bereits bestehender Errichtungen auszulegen? Können also bestehende Krankenhäuser, Altenheime etc. in den Schutzzonen weiterhin baulich erweitert werden?

In § 5 wird lediglich festgelegt, dass diese schutzbedürftigen Einrichtungen nicht errichtet werden dürfen. Einem Ausbau dieser Einrichtungen stünde daher nichts entgegen.

10. Halten Sie die Sanktionen für Fälle, in denen Bauherren innerhalb des Lärmschutzbereiches Gebäude errichten, ohne die erforderlichen Schallschutzanforderungen einzuhalten, für ausreichend?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

11. Sind die Regelungen zur Beteiligung der Öffentlichkeit angemessen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 der SPD-Fraktion verwiesen.

Fragen der Fraktion DIE LINKE.

1. Halten Sie den in § 4 Absatz 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm definierten Anwendungsbereich des Gesetzes für sachgerecht?

Nein.

Der Kabinettsentwurf erfasst pauschal alle Verkehrsflughäfen und würde somit auch für Verkehrsflughäfen wie Barth mit 4.600, Heringsdorf mit 8.700 und Schwerin-Parchim mit 9.100 Flugbewegungen in 2005 gelten. Wie Verkehrslandeplätze sollten auch Verkehrsflughäfen dann vom Geltungsbereich des Gesetzes ausgenommen werden, wenn sie nur eine gewisse Anzahl von Flugbewegungen aufweisen. Der administrative Aufwand für solche kleinen Flugplätze wäre unverträglich, da deren Lärmschutzzonen kaum über den Flugplatzbereich hinausgehen würden. Die Erfahrungen mit dem bisherigen FluglärmG zeigen, dass die kleineren Verkehrsflughäfen (Saarbrücken, Erfurt) keine Schallschutzaufwendungen haben, die aus dem FluglärmG resultieren. Es ist daher nicht sinnvoll, noch kleinere Flugplätze in den Geltungsbereich aufzunehmen.

2. Halten Sie die zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche gewählte sog. Sigma-Regelung für sachgerecht und sinnvoll in ihrer Anwendung?

Sachgerecht und international üblich ist die Berücksichtigung der realen Verteilung der Flugbewegungen. Um jedoch auch Ausnahmesituationen in der Betriebsrichtungsverteilung zu berücksichtigen, kann die Standardabweichung (Sigma) der Betriebsrichtungsverteilungen innerhalb der verkehrsreichsten sechs Monate eines Jahres über einen längeren Zeitraum (10 Jahre) bzw. das Zweifache der Standardabweichung am Tage und das Dreifache der Standardabweichung in der Nacht, wie im Gesetzentwurf vorgesehen, herangezogen werden. Exakte Vorgaben für die Berechnung von Sigma (Bezugszeitraum verkehrsreichste sechs Monate, Berechnung von Sigma auf Basis der vergangenen 10 Jahre) ist im Gesetz bzw. im untergesetzlichen Regelwerk noch zu präzisieren.

3. Halten Sie die in § 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm getroffenen Festlegungen für Bauverbote und die davon möglichen Ausnahmen für sinnvoll?

Nein. Auf die Antworten zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu den Fragen 5 bis 7 der SPD-Fraktion wird verwiesen.

4. Halten Sie die in § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm enthaltenen Kriterien und insbesondere die vorgeschlagenen Grenzwerte und den Dauerschallpegel L_{Aeq} zur Einrichtung der Lärmschutzbereiche für die Tagschutzzonen und die Nachtschutzzone für sinnvoll und angemessen?

Auf die Antworten zu den Fragen 10 bis 14 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu Frage 1 der SPD-Fraktion im Themenbereich Lärmwirkungsforschung wird verwiesen.

5. Halten Sie die für die Nachtschutzzonen gewählten Kriterien inklusive des zusätzlichen Kriteriums L_{Amax} für einen Schutz der Nachtruhe der Anwohner für ausreichend?

Auf die Antworten zu Frage 10, 13 und 14 der CDU/CSU-Fraktion sowie Frage 1 der SPD-Fraktion im Themenbereich Lärmwirkungsforschung wird entsprechend verwiesen.

6. Wie beurteilen Sie die festgelegten Grenzwerte und gesetzlichen Bestimmungen vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen an den Flughäfen Hamburg und München sowie des am 16.3.2006 ergangenen Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zum Bau des Flughafens Berlin-Brandenburg-International?

Die bisher festgelegten Regelungen an den Flughäfen sind sehr unterschiedlich:

- Flughafen Hamburg: Tags L_{eq4} 64 dB(A); je Nachthälfte 2 x 70 dB(A) und $L_{eq3} = 51$ dB(A); Außenwohnbereichsentschädigung $L_{eq4} = 67$ dB(A) (jährl. aktualisiert)

- Flughafen München: Tags AI/NNI-Regelung, 67 dB(A); Nachts 6 x 70 dB(A); Außenwohnbereichsentschädigung $L_{eq3} = 65$ dB(A) ergänzt mit 19 x 85 dB(A)

Diese Regelungen für den passiven Schallschutz entsprechen nur ungefähr den Regelungen des Gesetzentwurfes. Die Festlegung zur Außenwohnbereichsentschädigung im Gesetzentwurf geht weit darüber hinaus. Es wird auf Antwort zu Frage 10 der SPD-Fraktion verwiesen.

Zu BBI: Es wird auf die Antwort zu Frage 5 der Fraktion Bündnis90 / DIE GRÜNEN zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung hingewiesen.

7. Halten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehenen Beteiligungsrechte für Anwohner und anerkannte Lärmschutz- und Naturschutzverbände für ausreichend?

Ja, es wird auf die Antwort zu Frage 8 der SPD-Fraktion hingewiesen.

Fragen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Wie beurteilen Sie den ursprünglich im Entwurf des Bundesumweltministeriums enthaltenen Vorschlag zur Einschränkung der Bebauung, nach dem die Möglichkeit, Wohnungen in der Schutzzone 1 zu errichten, wenn zum Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereiches ein Bebauungsplan oder § 34 Baugesetzbuch dies zulässt, entschädigungsfrei 7 Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches erlischt?

Eine solche Regelung wäre als Kompromiss zwischen den Interessen der Flughafenbetreiber und den Entwicklungsinteressen der angrenzenden Gemeinden vertretbar. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion, 3. Spiegelstrich, verwiesen.

2. Ist das Ziel einer zukünftigen Verhinderung von lärmempfindlicher Nutzung im Flughafenumfeld mit dem vorliegenden Gesetzentwurf zu erreichen, nach dem Wohnungen auch nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs im Geltungsbereich eines bekannt gemachten Bebauungsplans errichtet werden können, wenn dieser der Erhaltung, der Erneuerung, der Fortentwicklung einschließlich einer Erweiterung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen dient und keine in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten für die weitere bauliche Entwicklung der Gemeinde bestehen?

Nein, dieses Ziel ist angesichts der Ausnahmeregelungen des Gesetzentwurfs zum Bauverboten nicht zu erreichen. Es wird wiederum auf die Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion, 1. Spiegelstrich, verwiesen.

3. Welche Regelungen sind Ihrer Meinung nach für eine lärmschutzoptimierte Siedlungsentwicklung in Flughafennähe erforderlich?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

4. Teilen Sie die Auffassung, dass die neuen Bestimmungen den Genehmigungsbehörden und Gerichten keine Möglichkeit mehr lassen, an einzelnen Standorten anspruchsvollere Lärmwerte festzusetzen, weil ihnen zur Folge bei Planfeststellungsverfahren und Genehmigungen für Flugplätze die Lärmgrenzwerte des Fluglärmsgesetzes zur Festlegung von Lärmschutzbereichen im Rahmen der

Abwägung zugrunde gelegt werden?

Diese Auffassung wird nicht geteilt, da durch die Regelungen des Gesetzentwurf eine Verbindlichkeit der Lärmgrenzwerte in Art. 1 § 2 Abs. 2 nicht festgeschrieben wird. Es wird analog auf die Antwort zu Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

5. Welche bereits existierenden Rechtsinstrumente für aktiven Lärmschutz im Genehmigungs- und Planungsrecht (lt. EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie) sollten Ihrer Meinung nach die mit dem Gesetz vorgesehen Maßnahmen zum passiven Schallschutz flankieren, um einen wirksamen Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sicher zu stellen?

Das FluglärmG hat zum Ziel, den passiven Lärmschutz der Anwohner von Flugplätzen und die Siedlungssteuerung zu regeln. Dieser Regelungsinhalt sollte nicht erweitert werden, da für die Festschreibung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen bereits rechtliche Grundlagen vorhanden sind. Generell muss sichergestellt werden, dass den Flughäfen mit der Erfüllung der Anforderungen des passiven Lärmschutzes bzw. der Entschädigung auch die für sie dringend notwendige Planungssicherheit garantiert wird.

Berechnungsverfahren / Kostenfolgen

Fragen der Fraktion der CDU/CSU

1. In jüngster Vergangenheit sind einige Planfeststellungsbeschlüsse ergangen bzw. wurden von den Verwaltungsgerichten verhandelt.

In welchem Verhältnis steht der Gesetzentwurf zu den jüngsten Entscheidungen der Verwaltungsgerichte zur Planfeststellung von Flughafenausbauten?

Es wird auf die Antworten zu Frage 6 der Fraktion DIE LINKE zum Themenbereich Planungs- und Baurecht sowie zu Frage 5 der Fraktion Bündnis90 / DIE GRÜNEN zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung hingewiesen.

2. Der Luftverkehrsstandort Deutschland steht im Wettbewerb mit anderen Standorten in Europa. Die Hubflughäfen in Paris, Madrid, Amsterdam oder London stehen für Umsteigeverbindungen in Konkurrenz zu den deutschen Flughäfen, vor allem zu München und Frankfurt/Main.

Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf im Vergleich zum Schutz vor Fluglärm in anderen europäischen Ländern unter dem Wettbewerbsaspekt, aber auch unter dem Aspekt der Planungsbeschleunigung und Entbürokratisierung?

Die finanziellen Belastungen des Luftverkehrsstandortes Deutschland sind in den letzten Jahren, ausgehend von einem bereits hohen Niveau, weiter gestiegen. Hier sind insbesondere die hohen finanziellen Aufwendungen nach LuftSiG zu nennen. Eine zusätzliche Belastung durch erhöhte Aufwendungen zum Schutz vor Fluglärm würde zu einem noch höheren Belastungsniveau führen und somit eventuell zur Verlagerung von Verkehrsaufkommen ins Ausland. Der

internationaler Vergleich der Lärmvorschriften in Europa macht deutlich (vgl. Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion zum Themenkomplex Lärmwirkungsforschung), dass mit der Novellierung des Fluglärmgesetzes in Deutschland die schärfsten Regelungen in Kraft treten würden.

In Bezug auf die Planungsbeschleunigung muss die Novellierung unbedingt einen Beitrag leisten, da Ausbauverfahren in Deutschland wegen der zahlreichen Gutachten viel zu lange dauern.

3. In der EU-Richtlinie zur Harmonisierung der Erfassung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist im Hinblick auf die Berechnung von Fluglärm das Berechnungsverfahren ECAC Doc. 29 vorgeschlagen worden. Als Vorbild für dieses Verfahren gilt die „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an Flugplätzen“.

Hat sich dieses Berechnungsverfahren bewährt und sollten wir grundsätzlich auch weiterhin an diesem, in der Rechtsprechung bestätigten Berechnungsverfahren festhalten?

Die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an Flugplätzen (AzB) hat sich grundsätzlich bewährt. An ihr sollte festgehalten werden. Jedoch ist die AzB in einigen Teilbereichen zu überarbeiten.

4. Ist das Kriterium „Vergrößerung des Lärmschutzbereiches um 25%“ im Art.1 §2 Abs.2 Satz 4 zielführend und umsetzbar?

Siehe Antwort zu Frage 4 der SPD-Fraktion im Themenbereich Planungs- und Baurecht4.

5. Sind die Kriterien für die „sonstige wesentliche bauliche Erweiterung“ eines Flughafens gemäß Art.1 §2 Abs.2 Satz 4 und entsprechend Art.1 §4 Abs.5 des Gesetzentwurfes zueinander kongruent? Welche Maßstäbe sollten an die Feststellung einer wesentlichen baulichen Änderung angelegt werden?

Die Festlegung eines Kriteriums zur Feststellung der Wesentlichkeit von baulichen Veränderungen hinsichtlich der Fluglärmbelastung (Art.1 § 2 Abs. 2 Satz 4) umfasst einen Sachverhalt, der von der Frage der Neufestsetzung von Lärmschutzbereichen für Flugplätze (Art. 1 § 4 Abs. 5) unterschieden werden muss. Insofern müssen beide Kriterien nicht kongruent sein. Ersteres setzt eine bauliche Veränderung des Flugplatzes voraus und führt bei Erreichen oder Überschreiten des Wesentlichkeitskriteriums zur Anwendung der strengeren Lärmgrenzwerte. Ziel der Neufestsetzung von Lärmschutzbereichen dient allein der Anpassung des Lärmschutzbereichs an eine sich ggf. verändernde Lärmsituation, ohne zu einer Verschärfung der einzuhaltenden Grenzwerte zu führen.

Es wird auf die Antworten zu Frage 4 der SPD-Fraktion sowie Frage 4 der FDP-Fraktion zum Themenbereich Planungs- und Baurecht verwiesen.

6. Sollte es grundsätzlich erforderlich sein, wie in Art.1 § 4 Abs. 5 vorgesehen, bei einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung in der Umgebung von Flughäfen infolge der Änderung des Flugbetriebes Lärmschutzbereiche neu festzusetzen, auch wenn die Veränderung der Lärmbelastung nur unbewohnte Gebiete betrifft? Wie sollte im Vergleich dazu eine Lösung aussehen, die auf die Erhöhung der Lärmbetroffenheit in tatsächlich bewohntem Gebiet abstellt?

Für die Neufestsetzung von bestehenden Lärmschutzbereichen nach Art.1 § 4 Abs. 5 ist es nicht relevant, ob durch die Veränderung der Lärmbelastung bewohnte oder unbewohnte Gebiete betroffen werden, da der Lärmschutzbereich neben der Lärmschutzfunktion vor allem auch eine Siedlungssteuerungsfunktion übernimmt. Diese bezieht sich ausdrücklich auch auf unbewohnte Gebiete.

Im Gegensatz dazu muss bei der Feststellung einer wesentlichen baulichen Änderung nach Art.1 § 2 Abs. 2 Satz 4 auf die Zunahme der Lärmbetroffenheit in bewohnten Gebieten abgestellt werden, da nur dort eine Lärmbetroffenheit auftreten kann.

7. Entspricht es der Lärmwirkungsforschung, auch Flugzeuge unter 14 t MTOW voll in die Zahl der Flugbewegungen einzurechnen?

Siehe Antwort zu Frage 8.

8. Ist die Begrenzung „Leichtflugzeuge“ im Art.1 §4 Abs.1 Pkt.2 richtig gewählt?

Die Regelung des § 4 ist in sich nicht schlüssig, da auch sehr kleine Verkehrsflughäfen (z.B. Barth mit 4.640 Flugbewegungen, Heringsdorf mit 8.740 Flugbewegungen) in den Geltungsbereich fallen, wohingegen Verkehrslandeplätze erst ab einer Grenze von 25.000 Flugbewegungen von den Regelungen des Gesetzes erfasst werden. Siehe hierzu die Antwort zu Frage 1 der Fraktion DIE LINKEN im Themenbereich Planungs- und Baurecht.

9. Ist die Formulierung des Art. 2 §8 Abs.1 Satz 3 und 4 „Im Rahmen der Abwägung sind ... die anwendbaren Werte ... zu Grunde zu legen“ in der Planungspraxis und vor Gericht so unzweideutig und abschließend, dass zukünftig Rechtsunsicherheiten vermieden werden?

Siehe Antwort zu Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion zum Themenbereich Planungs- und Baurecht.

10. Ist es sinnvoll, die Berechnung und Festsetzung der Lärmschutzzonen von zivilen Flughäfen allein den einzelnen Bundesländern zu übertragen?

Nein, diese Verlagerung ist nicht sinnvoll, da das für die Berechnung notwendige Wissen auf Länderebene erst aufgebaut werden müsste. Bisher wurde die Berechnung der Lärmschutzzonen vom UBA vollzogen.

11. Ist die unterschiedliche Behandlung von Verkehrsflugplätzen und Verkehrslandeplätzen bei einer gleichen Zahl von Flugbewegungen gerechtfertigt?

Hierfür gibt es keine Rechtfertigung. Der Gesetzentwurf müsste für Verkehrsflugplätze und Verkehrslandeplätze die gleichen Schwellenkriterien verwenden. Siehe Antwort zu Frage 8.

Fragen der Fraktion der SPD

1. Ist das Abstellen auf einen Dauerschallpegel und auf Maximalpegel mit bestimmten Häufigkeiten geeignet, den Schutz des Nachtschlafes sicher zu stellen?

Dieses Konzept hat sich in der Vergangenheit bewährt. Es berücksichtigt, dass für die Belästigung in der Nacht vor allem Einzelschallpegel bestimmend sind. Dieses vielfach – zuletzt in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts über den Flughafen BBI – gerichtlich bestätigte Schutzkonzept für die Nacht wird auch durch die Lärmsynopse der Wissenschaftler Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng bestätigt.

2. Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf in Bezug auf
 - a) die Kostenfolgen für die Luftverkehrswirtschaft,
 - b) seinen Einfluss auf ihre Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Vergleich und gegenüber anderen Verkehrsträgern sowie im Hinblick auf die weiteren Wachstumsmöglichkeiten im Luftverkehr ein?

Es wird auf die Antworten zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

3. Wie bewerten Sie die Anforderungen des Gesetzentwurfs im Vergleich zu Maßnahmen des Fluglärmschutzes an ausländischen Flugplätzen?

Siehe Antworten zu Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung.

4. Wie beurteilen Sie das im Gesetzentwurf vorgesehene Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der Fluglärmimmissionen? Werden die Auswirkungen der zeitlich schwankenden Lärmbelastungen insbesondere bei der Nutzung der unterschiedlichen Betriebsrichtungen am Flugplatz angemessen berücksichtigt (sog. SIGMA-Regelung)?

Bisher wurde für die Fluglärmbelastung nach dem Fluglärmgesetz die Realverteilung der Flugbewegungen zugrunde gelegt. Diese gibt die an den Flughafen vorherrschende Lärmbelastung wieder. Im Rahmen der Diskussionen über die Berücksichtigung der je nach Windrichtung wechselnden Betriebsrichtungen, wurde als Kompromisslösung die SIGMA-Regelung gefunden. Diese führt gegenüber der bisherigen Lärmberechnung zu einer Vergrößerung der Lärmschutzzonen und stellt daher einen Kompromiss der hierzu vertretenen Interessen dar.

Fragen der Fraktion der FDP

1. Entspricht das Verfahren zur Berechnung des Mittelungspegels zeitgemäßen und anerkannten Standards der Wissenschaft?

Ja.

2. Steht das gewählte Berechnungsverfahren im Einklang mit europäischen Vorgaben?

Ja. Mit dem $L_{eq(3)}$ wird ein international anerkannter Standardwert für die Ermittlung des Fluglärms herangezogen.

3. Wie beurteilen Sie alternativ europäische Lärmindizes, wie sie in der EU-Umgebungslärmrichtlinie festgelegt sind?

In der Umgebungslärm-Richtlinie wird ein 24-h-Mittelungspegel (L_{DEN}) verwendet der den Lärm über den Tag, die Abendstunden und die Nacht mittelt. Die Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung belegen hingegen, dass für den Schutz der Gesundheit die Ausweisung eines getrennten Tags und Nachtwerts sinnvoller ist.

4. Welches Berechnungsverfahren wird in anderen Staaten der EU angewandt?

Die in den Ländern der EU verwendeten Berechnungsverfahren beruhen in den meisten Fällen auf dem $L_{eq(3)}$. Dieser wird je nach Verwendungszweck als 24-h- oder 16-h-Mittelungspegel berechnet.

5. Halten Sie es für richtig, dass im Gesetzentwurf auf die sog. 100/100-Regelung oder vergleichbare Verfahren verzichtet wurde?

Die 100/100-Regelung ist ungeeignet, die Lärmsituation an einem Flughafen realitätsnah abzubilden und würde zu rechtlichen Problemen führen. Auch die Lärmwirkungsforschung hat sich ablehnend gegenüber der 100/100-Regelung positioniert. Es ist daher nur konsequent, auf eine solche Vorgabe zu verzichten.

6. Ist nach Ihrer Meinung eine Festlegung des Anwendungsbereichs auf Verkehrslandeplätze mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen im Jahr angemessen und sachgerecht, oder teilen Sie die Auffassung, dass sich der Anwendungsbereich an einer Zahl von 50.000 Flugbewegungen entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie orientieren sollte?

Siehe Antwort zu Frage 8 der CDU/CSU-Fraktion.

7. Teilen Sie die in der Begründung zum Gesetzentwurf dargestellte Kostenfolge, nach dem die deutschen Verkehrsflugplätze für Maßnahmen nach diesem Gesetz in den kommenden Jahren 614 Mio. Euro bzw. 738 Mio. Euro (für den Fall des Ausbaus der Flughäfen Bremen und Köln/Bonn) aufbringen müssen?

Die in der Gesetzesbegründung dargestellten Kostenfolgen beruhen auf einer im Februar 2005 fertig gestellten Kostenschätzung der Arbeitsgruppe des BMU und des BMVBS. Die Arbeitsgruppe legte für die Kostenschätzung den letzten vorliegenden Novellierungsentwurf zugrunde. Dieser ist vom 22. Juni 2004 und entspricht nicht dem jetzt diskutierten Entwurf der Bundesregierung. Daher ist nun mit geringeren Kosten für die Flughäfen zu rechnen. Eine Neuberechnung wurde durch die Arbeitsgruppe des BMU noch nicht vorgenommen, so dass keine genaueren Angaben hierzu gemacht werden können. Die oben genannten Kostenangaben können daher nur zur ungefähren Orientierung herangezogen werden.

8. Was bedeutet dies für die internationale Wettbewerbssituation der deutschen Verkehrsflughäfen?

Siehe Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion.

9. Teilen Sie die Einschätzung der Bundesregierung, dass unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten sind?

Die mit der Novellierung des Fluglärmsgesetzes anfallenden Kosten, können auch zu steigenden Ticketpreisen führen. Wie stark dieser Anstieg ausfällt, hängt von der Ausgestaltung des Gesetzes und den zukünftigen Verhandlungen zwischen Airlines und Flughäfen ab. So kann nicht davon ausgegangen werden, dass die mit dem Fluglärmsgesetz verbundenen Kosten automatisch an die Airlines und damit an die Passagiere weitergegeben werden können. Die Beurteilung der Auswirkungen auf das Preisniveau ist daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Fragen der Fraktion DIE LINKE.

1. Halten Sie die Kostenfolgen sowohl der im Gesetzentwurf vorgeschlagenen als auch der ggfs. von Ihnen befürworteten weitergehenden Regelungen für Erstattungen und Entschädigungen in ihren Kostenfolgen für vertretbar?

Die Kostenauswirkungen der verschiedenen vorgelegten Gesetzesentwürfe waren sehr unterschiedlich. Durch den Wegfall kostentreibender und unsinniger Regelungen liegen die Kosten inzwischen in einem tragbaren Bereich. Für die Flughäfen stehen daher eher die Fragen der Planungssicherheit und der Siedlungssteuerung im Fokus der kommenden Diskussionen. Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

2. Erwarten Sie von den Folgekosten des Gesetzes Auswirkungen auf die Entwicklung des Luftverkehrs?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

Fragen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Wie beurteilen Sie die Anwendung der Lärmindizes L_{AeqTag} bzw. $L_{AeqNacht}$ als Berechnungsgrundlage vor dem Hintergrund der europaweit bei der Lärmaktionsplanung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie gültigen Indizes L_{den} und L_{night} ?

Die Berechnung der Lärmindizes $L_{AeqNacht}$ und L_{night} weist keine Unterschiede auf. Einzig die zusätzliche Heranziehung des Einzelschallpegels im Gesetzentwurf geht über die Regelungen der EU hinaus. Zur Beurteilung der Tageswerte L_{AeqTag} und L_{den} wird auf die Antwort zu Frage 3 der FDP-Fraktion verwiesen.

2. Wie hoch schätzen Sie die Mehrkosten ein, die durch eine spätere Umrechnung der Lärmindizes aufgrund der nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie verbindlichen Erstellung von Lärmkarten für alle Großflughäfen mit mehr als 50.000

Flugbewegungen pro Jahr bis spätestens 30.6.2007 entstehen?

Diese Kosten sind schwer zu ermitteln, dürften jedoch im Vergleich zu den mit der Novellierung des Fluglärmsgesetzes anfallenden Kosten eher gering sein.

3. Können Sie bestätigen, dass die Verwendung der Lärmindizes L_{AeqTag} bzw. $L_{AeqNacht}$ bei zivilen Flugplätzen zu einer zwischen 1 und 5 dB(A) niedrigeren und damit weniger scharfen Bewertung des Lärmgeschehens gegenüber einer Verwendung des L_{den} führt?

Diese Feststellung trifft zu. Je nach Größe des Anteils des Nachflugverkehrs stellt die Verwendung des L_{den} eine Verschärfung der vorgeschlagenen Grenzwerte dar.

4. Welche Folgen hat die Anwendung der so genannten Sigma-Regelung, die auch Lärmbelastung für Anwohner, die außerhalb der Hauptflugrichtung wohnen, aber vorübergehenden Belastungen (z.B. bei langanhaltenden, ungewöhnlichen Witterungsbedingungen oder bei umfangreichen Sanierungsmaßnahmen) ausgesetzt sind?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 der SPD-Fraktion verwiesen.

5. Würden Sie eine andere Regelung für den angemessenen Schutz dieser Anwohner vor Fluglärm für sinnvoller erachten?

Die bisher in Deutschland und international übliche Realverteilung ist die sinnvollste und der Realität am besten angepasste Methode zur Berechnung von Fluglärm. Siehe auch die Antwort zu Frage 4 der SPD-Fraktion.

6. Wie beurteilen Sie die in der Begründung zum Gesetz aufgeführten Schätzungen zu den Kostenfolgen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 der FDP-Fraktion verwiesen.

Entschädigungsfragen

Fragen der Fraktion der CDU/CSU

1. Nach dem Regierungsentwurf bleibt die Regelung der Verfahren zur Erstattung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen und der Erstattung der Außenwohnbereichsentschädigung nachfolgenden Rechtsverordnungen vorbehalten.
 - Sollten im Interesse der Planungssicherheit und des Vollzuges die Regelungen zu den Erstattungsverfahren zeitgleich mit dem Fluglärmschutzgesetz in Kraft gesetzt werden?

- Wie könnten möglichst einfache und in der Praxis leicht vollziehbare Verfahren aussehen?

Die Regelungen zu den Erstattungsverfahren beeinflussen maßgeblich die Kostenfolgen des Fluglärmmgesetzes und sind daher möglichst abgestimmt und zeitnah mit dem Fluglärmmgesetz zu verabschieden.

Die Verfahren selbst sind in bewährter Weise abzuwickeln. Dabei ist von komplizierten Regelungen der in 1-dB(A)-Schritten zu erfolgenden Entschädigung, wie sie der Gesetzentwurf in § 9 Abs. 1, 2 und 5 beschrieben sind, abzusehen.

2. Ist es möglich im Gesetz einen positiven Anreiz zu verankern, um den Einsatz von lärmgeminderten Flugzeugen voran zu bringen? Sollte in diesem Zusammenhang die Möglichkeit lärmabhängige Landegebühren zu verlangen im Gesetz verankert werden?

Die Möglichkeit der Einführung lärmabhängiger Landeentgelte gibt es bereits und wird von zahlreichen Verkehrsflughäfen genutzt. Daher macht es keinen Sinn diese im Fluglärmmgesetz zu verankern.

3. Ist der Entschädigungsgrenzwert für Beeinträchtigungen im Außenbereich nach Art.1 §9 Abs.5 im Verhältnis zum Pegelwert der Tagschutzzone 1 so eindeutig gefasst, dass als Grenzwert der Wert von 65 dB (A) verbindlich heranzuziehen ist?

Die für lärmbedingte Beeinträchtigungen der Nutzung des Außenwohnbereichs (Terrassen und Balkone) geltenden Grenzwerte müssen - wie nach der bisherigen Rechtspraxis - an entschädigungsrechtlichen Kriterien und nicht an denen des Gesundheitsschutzes ausgerichtet sein. Als maßgeblicher Pegelwert sollte daher generell 65 dB(A) festgelegt werden

Fragen der Fraktion der SPD

1. Ist es gelungen, die Ansprüche auf passiven Schallschutz für Wohngebäude in hochgradig fluglärmbelasteten Gebieten entsprechend den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung angemessen und wirksam festzusetzen?

Siehe Antwort zu Frage 1 (SPD Fraktion) zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung.

2. Halten Sie eine weitere Straffung bzw. Reduzierung des Zeitraumes von der Festsetzung des Lärmschutzbereiches bis zum Anspruch auf Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen sowie Entschädigungszahlungen für angemessen?

Die komplizierten Regelungen in § 9 Abs. 1, 2 und 5 wonach die Entschädigung in 1-dB(A)-Schritten zu erfolgenden hat, erscheint kaum umsetzbar und erschwert somit den Vollzug des Gesetzes unnötig.

Fragen der Fraktion der FDP

1. Halten Sie eine Differenzierung nach Lärmwerten bei der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, wie sie im Gesetzentwurf vorgesehen ist, für notwendig?

Siehe Antwort zu Frage 2 der SPD-Fraktion.

2. Sind in diesem Zusammenhang die unterschiedlichen Fristen für die Entstehung von Ansprüchen auf Erstattung sachgerecht?

Siehe Antwort zu Frage 2 der SPD-Fraktion.

3. Wie beurteilen Sie bei der Erstattung von Aufwendungen die Unterscheidung zwischen neuen und wesentlich baulich erweiterten und bestehenden Flugplätzen bei gleichzeitiger zusätzlicher Differenzierung nach zivilen und militärischen Flugplätzen?

Die Unterschiede zwischen den Grenzwerten für zivile und militärische Flugplätze sind nicht nachvollziehbar (siehe auch Antwort zu Frage 4 zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung). Die Unterscheidung zwischen Ausbau- und Bestandsflughäfen, macht hingegen Sinn, da beim Ausbau von Flughäfen andere Kriterien als beim Bestand herangezogen werden müssen.

4. Wie bewerten Sie in diesem Zusammenhang insbesondere die Benachteiligung von Grundstücken im Schutzzonenbereich von Militärflugplätzen?

Diese Benachteiligung ist nicht nachvollziehbar (siehe auch Antwort zu Frage 4 zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung).

5. Werden diese Differenzierungen dem Gesundheitsschutz der betroffenen Anwohner gerecht?

Es wird auf Antwort zu Frage 4 zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung verwiesen.

6. Wie könnte nach Ihrer Vorstellung alternativ ein einfacheres und praktikableres Verfahren zur Erstattung aussehen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der SPD-Fraktion verwiesen.

7. Sollte wie im bisherigen Fluglärmsgesetz ein Erstattungshöchstbetrag pro qm anrechenbarer Wohnfläche festgeschrieben werden? Wenn ja, wie hoch wäre ein sachgerechter Höchstbetrag nach Ihrer Auffassung?

Wie in der bisherigen Regelung sollten die Erstattungsgrenzen im Fluglärmsgesetz festgeschrieben werden. Die hier vorgeschlagenen Erstattungsgrenzen wurden im Rahmen einer AG-Kostenschätzung des BMU und BMVBS einvernehmlich festgeschrieben:

- für Schallschutzfenster 65,00 € je qm anrechenbare Wohnfläche,

- für Schallschutzmaßnahmen an Dächern 180,00 € je qm anrechenbare Wohnfläche der dort gelegenen Aufenthalts- und Schlafräume und
- für schallgedämmte Belüftungseinrichtungen 400,00 € je Stück.

8. Ist nach Ihrer Auffassung eine Regelung zur Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs im Fluglärmsgesetz sinnvoll oder ist dies vielmehr eine Frage des Luftverkehrsrechts?

Die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs ist eine Frage des luftrechtlichen Fachplanungsrechts die sich im Fall von Neubau- und Ausbaurverfahren stellt und sollte daher grundsätzlich im Luftverkehrsrecht verankert werden. Im Sinne einer baldigen Novellierung der gesetzlichen Grundlagen könnte die Außenwohnbereichsentschädigung jedoch auch im Fluglärmsgesetz geregelt werden.

9. Entsprechen die Vorschriften zur Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs im Hinblick auf die Lärmwerte und der Differenzierung nach Art des Flugplatzes einem angemessenen Interessenausgleich der Beteiligten?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

10. Sehen Sie es als gerechtfertigt an, dass der Gesetzentwurf eine Entschädigung für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs ab 60 dB(A) Leq3 tagsüber vorsieht und damit über die von den Gerichten bestätigte Verwaltungspraxis von 65 dB(A) Leq3 hinaus geht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

11. Teilen Sie die Auffassung, dass es im Sinne der Rechtssicherheit sinnvoll wäre, das Verfahren zur Ermittlung und Erstattung der Außenwohnbereichsentschädigung bereits im Gesetz selber oder zumindest in einer zeitgleichen Rechtsverordnung zu regeln?

Diese Auffassung wird geteilt, da eine nachstehende Rechtsverordnung die Kostenauswirkungen des Gesetzes maßgeblich beeinflussen kann.

12. Wie könnte nach Ihrer Vorstellung ein einfaches und in der Praxis leicht vollziehbares Verfahren aussehen?

Für die Außenwohnbereichsentschädigung könnten die in der AG-Kostenschätzung des BMU und BMVBS einvernehmlich festgeschriebenen Entschädigungspauschalen herangezogen werden. Danach beträgt die Höhe der Geldentschädigung 5.000,00 Euro pro Einfamilienhaus; bei Zwei- und Mehrfamilienhäusern erhöht sich dieser Betrag um jeweils 2.000,00 Euro pro abgeschlossener Wohnung. Für Eigentumswohnungen beträgt die Geldentschädigung 3.500,00 Euro pro Wohnung.

1. Halten Sie die Regelungen zu Erstattungen und Entschädigungen für ausreichend?

Die Regelungen zur Erstattung und Entschädigung müssen noch hinreichend konkretisiert werden. Ansonsten wird auf die Antworten zu Frage 3 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu Frage 1 der SPD-Fraktion zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung hingewiesen.

2. Halten Sie die abweichenden Regelungen für militärische Flughäfen für sachgerecht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 der FDP-Fraktion zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung verwiesen.

3. Halten Sie die langen Übergangsfristen zur Zahlung von Erstattungen und Entschädigungen einerseits für sachgerecht und andererseits aus Kostengesichtspunkten für gerechtfertigt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der SPD-Fraktion verwiesen.

Fragen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Halten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehene lange zeitliche Streckung der Kostenerstattung durch die Flughafenbetreiber an Grundstückseigentümer für angemessen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der SPD-Fraktion verwiesen.

2. Wie bewerten Sie die nach dem Gesetzentwurf vorgesehene Schlechterstellung der Anwohner von militärischen Flugplätzen gegenüber denen von zivilen Flughäfen, wenn den Anwohnern von militärischen Flughäfen in den Schutzzonen nur der Einbau von Schallschutzfenstern nicht aber die Kosten für Belüftungseinrichtungen erstattet werden?

Eine Schlechterstellung von Anwohnern militärischer Flugplätze ist nicht gerechtfertigt. Insofern wird auf die Antwort zu Frage 4 der FDP-Fraktion zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung verwiesen.

3. Wie beurteilen Sie die Entschädigungsregelungen für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

Lärmwirkungsforschung

Fragen der Fraktion der CDU/CSU

1. Vorgaben zum einzuhaltenden Lärmschutz an Flughäfen beeinflussen die Wettbewerbsfähigkeit der Flughäfen im internationalen Rahmen.
 - a. Welche gesetzlichen Regelungen oder Vereinbarungen an den großen Hubflughäfen regeln den Lärmschutz in den einzelnen Ländern der Europäischen Union und welche Grenzwerte wurden in diesen Ländern auf welcher wissenschaftlichen Basis dafür festgelegt?

Der Entwurf zur Novellierung des FluglärmG geht in Bezug auf die Grenzwertsetzung über das an großen Hubflughäfen in Europa übliche Maß hinaus. Dies wird bei einem Vergleich mit den dort geltenden Regelungen deutlich.

Madrid: Im Ausbaufall wird Schallschutz gewährt in der Tagschutzzone (7-23 Uhr) bei $L_{eq3} = 65$ dB(A) und in der Nachtschutzzone bei $L_{eq3} = 55$ dB(A).

London-Heathrow: Für den Tag (7-23 Uhr) in der Zone $L_{eq3} = 69$ dB(A) werden 50 % der Kosten für stark lärmisolierende Fenster übernommen – doppelt verglaste Fenster (einfachstes Schallschutzfenster) werden zu 100 % übernommen. Es wird Unterstützung beim Umzug in weniger lärmbeaufschlagte Gebiete in Höhe von max. 10.000 GBP bzw. ca. 15.000 € gewährt. In der Zone $L_{eq3} = 63$ dB(A) wird für besonders schutzwürdige Einrichtungen Schallschutz gewährt (insgesamt 64 Gebäude). Für die Nachtzeit bestehen keine Regelungen.

Für Ausbaumaßnahmen auf Flughäfen mit mehr als 50.000 Bewegungen erwartet die Britische Regierung von den Flughafenbetreibern:

- das Aufkaufen von Wohneigentum in einer Zone $L_{eq3} = 69$ dB(A) bei Lärmanstieg um mindestens 3 dB(A);
- das Angebot von Schallschutzmaßnahmen für Wohngebäude in einer Zone $L_{eq3} = 63$ dB(A) bei einem Lärmanstieg um mindestens 3 dB(A).

Amsterdam: Lärmisolierung an Gebäuden (ca. 8.000 Wohnungen) in den Lärmkonturen nach dem Holländischen Kosten-Index (40, 50, 60 Ke). In einer 78 dB(A) L_{den} -Kontur werden Gebäude zurückgebaut.

Paris: Schallschutz wird in drei Schutzzonen mit $L_{den} = 70, 65$ und 55 dB(A) gewährt. Für die Übernahme von Kosten gibt es eine je nach Zone abgestufte Mindesterstattung.

Zürich: Am Flughafen Zürich gibt es Schutzkonzepte mit Planungswert, Immissionswert und Alarmwert. Als Beurteilungsgrundlage für lästige oder schädliche Auswirkungen des Fluglärms dienen die sogenannten Immissionsgrenzwerte. Für reine Wohngebiete betragen diese für den Tag $L_{eq3} = 60$ dB(A) und für die Nacht $L_{eq3} = 55/50$ dB(A). Der Wert von 55 dB(A) in der Nacht gilt nur für die erste Nachtstunde von 22-23 Uhr.

Aus den hier dargestellten Regelungen an europäischen Hubflughäfen wird deutlich, dass dort nur begrenzt vergleichbare und zum Teil deutlich geringere Anforderungen an den Schutz der Anwohner vor Fluglärm gestellt werden.

2. In der Praxis und bei Gerichten ist die Fluglärmprognose der Wissenschaftler Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng als aktueller Stand der Lärmwirkungsforschung anerkannt.
 - a. Wäre das Schutzkonzept dieser Autoren eine geeignete Grundlage für eine Novellierung der Fluglärmgesetzgebung, insbesondere zur Festlegung von fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitskriterien?

Die Fluglärmsynopse der genannten Wissenschaftler basiert auf der Aufbereitung wissenschaftlicher Erkenntnisse:

- der über alle relevanten bibliografischen Systeme zugänglichen Literatur;

Antworten der Flughafen München GmbH

- unveröffentlichter interner Forschungsberichte (z.B. der NASA und des UBA) und;
- der wissenschaftlichen Erkenntnisse und Erfahrungen der Autoren selbst.

Für die Begründung der Einwirkungsgrenzen werden sowohl körperliche/gesundheitliche als auch psychische und soziale Prozesse umfassend berücksichtigt. Die Lärmsynopse zielt also auf die Aufarbeitung des wissenschaftlichen Erkenntnisstandes. Sie stellt deshalb eine verlässliche und geeignete Grundlage für die Festlegung von Bewertungsgrenzen dar. Mit der Abstufung der Grenzwertvorschläge in sog. Kritische Toleranzwerte, die für den Bestandsfall Anwendung finden können, und sog. Präventive Richtwerte, die für Neu- und Ausbaurfälle herangezogen werden können, lässt sich eine umfassende Schutzkonzeption verwirklichen.

Tag:

Schutzziel

Erhebliche Belästigung (außen):

Kritischer Toleranzwert $L_{eq\ 16h} = 65\text{ dB(A)}$

Präventiver Richtwert $L_{eq\ 16h} = 62\text{ dB(A)}$

Nacht:

Schutzziel: Schlaf (innen) bei Verteilung des Flugverkehrs über die gesamte Nacht:

Maximalpegel:

Kritischer Toleranzwert $L_{amax\ 22-6\text{ Uhr}} = 6\text{ x}60\text{ dB(A)}$

Präventiver Richtwert $L_{amax\ 22-6\text{ Uhr}} = 13\text{ x}53\text{ dB(A)}$

3. Der Gesetzesvorschlag sieht in Artikel 1, §2 Abs.2, Ziffern 1-4 als Schutzkonzept akustische Maße für die Grenzwerte vor, einerseits den äquivalenten Dauerschallpegel, andererseits die Einhaltung einer maximalen Anzahl von Maximalpegelüberschreitungen. Dieses Konzept berücksichtigt die bislang bekannten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung. Im Ergebnis einer umfangreichen Studie für das Regierungspräsidium Leipzig zur Bewertung der Ausbautvorhaben des Flughafens Halle/ Leipzig wurden neue physiologische Kriterien für Flughäfen mit substantiellem Nachtflugverkehr mit einem neuen Schutzkonzept entwickelt. Dieses Schutzkonzept wird hinsichtlich des Genehmigungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle beim Bundesverwaltungsgericht auf den juristischen Prüfstand gestellt.

Vgl. Antwort zu 4.

4. Worin bestehen die wesentlichen Unterschiede dieser beiden Nachtschutzkonzepte?

Die DLR Studie zu den Wirkungen von Nachtfluglärm kann aufgrund ihres Studiendesigns ausschließlich Aussagen zu primären (Schlafstörungen, Stresshormon-Ausschüttung) und sekundären (Ermüdung, Befindlichkeit und Erholung nach Lärmnächten) Wirkungen des Fluglärms treffen, jedoch nicht zu dessen langfristigen gesundheitlichen Auswirkungen. Da derartige Aussagen fehlen, kann die DLR-Studie nur sehr eingeschränkt zur Festlegung von Lärmschutzkriterien für die Nacht dienen.

Im Rahmen der Planfeststellung des Flughafens Leipzig-Halle wurde für die Nacht, das Ziel der Vermeidung, zumindest die Nichtüberschreitung einer zusätzlichen Aufwachreaktion nach der Definition des DLR, ein Einzelschall-Kriterium von $1\text{ x}65\text{ dB(A)}$ innen (Schutzziel erinnerbares Aufwachen) sowie ein Lärmmalus von $1,4\text{ dB(A)}$ in der zweiten Nachthälfte (Schutzziel Wiedereinschlafen) festgelegt.

Damit soll - unabhängig von lärmmedizinischen Erkenntnissen - jede Einwirkung zusätzlichen Nachtlärms auf den schlafenden Menschen ausgeschlossen werden.

Die äußerst restriktive Auslegung der Ergebnisse des DLR für die Planfeststellung des Flughafens Leipzig-Halle erscheint nur in Anbetracht der dortigen besonderen Rahmenbedingungen, nämlich 24 Stunden-Betrieb nachvollziehbar. Eine Verallgemeinerbarkeit für alle deutschen Flugplätze ist allerdings nicht gegeben, da den Regelungen ein rein präventiver, nicht aber lärmmedizinischer Ansatz zu Grunde liegt.

Antworten der Flughafen München GmbH

Für die Novellierung der Fluglärmgesetzgebung sollte deshalb das bewährte und vielfach – zuletzt in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgericht über den Flughafen BBI – gerichtlich bestätigte Schutzkonzept für die Nacht (Festlegung von Einzelschallpegelkriterien und Ergänzung durch Dauerschallpegelkriterien) beibehalten werden. Die Lärmsynopse der Wissenschaftler Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng bildet dieses Schutzkonzept ab.

5. Ist es angesichts der in der DLR-Nachtfluglärmstudie angegebenen Anzahl von im Mittel 24 spontanen (auch ohne Fluglärm auftretenden) natürlichen Aufwachreaktionen während des Nachtschlafs medizinisch begründbar, dass bereits eine zusätzliche, durch Fluglärm ausgelöste Aufwachreaktion als relevante Beeinträchtigung der Schlafqualität betrachtet werden muss?

Nein.

Als Aufwachreaktionen werden in der DLR-Studie physiologisch messbare Wechsel der Schlafstadien bezeichnet. Der Schlafende kann sich zwar an viele dieser Aufwachreaktionen nicht erinnern, sie sind aber in der Schlafforschung messbar. Der Schlaf des Menschen durchläuft jede Nacht mehrere Male solche Aufwachreaktionen, auch wenn er in völlig ruhiger Umgebung schläft. In der Studie wurden als Aufwachreaktionen solche Reaktionen zusammengefasst, die den Probanden in den Wachzustand oder von einer tiefen Schlafphase in eine Leichtschlafphase (S1) versetzt haben.

Es ist nicht erkennbar, dass bereits eine zusätzliche physiologische Aufwachreaktion zu einer Beeinträchtigung der Schlafqualität oder gar gesundheitliche Nachteile führt. Letzteres wird auch von der DLR nicht unterstellt. Der bisherige wissenschaftliche Erkenntnisstand über notwendige Schutz- und Präventionsmaßnahmen ist m. E. gut in den Ergebnissen der Studie von Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng zusammengefasst.

6. Nach der DLR-Studie sind fluglärminduzierte Aufwachreaktionen während einer Nacht bei gleichem Mittelungspegel umso häufiger, je mehr Einzelereignisse auftreten. Eine Schutzgebietsdefinition auf Grundlage des einfach zu ermittelnden Mittelungspegels, wenn sie auf die demnach kritischere Situation mit vielen leiseren Einzelereignissen justiert wird, würde die Betroffenen genauso bzw. im Falle der Abflugstrecken (weniger, dafür lautere Fluglärmereignisse) sogar besser schützen, als das vergleichsweise komplizierte von der DLR-Studie vorgeschlagene Verfahren.
- a. Sprechen dennoch gewichtige Gründe dagegen, die Definition der Schutzzonen nach Fluglärmenschutzgesetz nur auf den Mittelungspegel zu stützen? Falls ja, könnten – soweit gesicherte Erkenntnisse und ein anerkanntes Beurteilungsverfahren vorliegen – notwendige Folgerungen aus der Verteilung der Maximalpegel (besser) in der nach § 7 des Fluglärmenschutzgesetzes noch zu erlassenden Verordnung über Schallschutzanforderungen oder in einer Schallschutzverordnung zum Luftverkehrsgesetz berücksichtigt werden?

Der Gesetzentwurf enthält für die Nacht die bewährte und vielfach gerichtlich bestätigte Kombination aus Mittelungspegeln und Maximalpegeln. Allerdings wäre – ähnlich wie im Schienen- und Straßenverkehr – zu Vereinfachungszwecken auch (nur) ein Dauerschallkriterium denkbar, wenn gleichzeitig die Schallschutzanforderungen bei der Bemessung der konkreten Schutzeinbauten auch über Einzelpegel in die SchallschutzVO definiert würden.

7. In Alternative zu den in Artikel 1, §2 Abs.2, Ziffern 1-4 genannten akustischen Grenzwerten wurde im Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Leipzig ein neues Schutzkonzept für die Nacht mit neuen physiologischen Grenzwerten angewendet.
8. Ist es vor diesem Hintergrund aus gesetzgeberischer Sicht sinnvoll, die in Artikel 1, §2 Abs.3 vorgeschlagenen Jahreszahlen und Intervalle kürzer zu gestalten (z.B. 5 statt 10

Antworten der Flughafen München GmbH

Jahre), um den aktuellen Stand der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik schneller als bisher üblich wirkungsvoll berücksichtigen zu können?

Nein.

(Zu 7. i.V.m. 8.)

In Anbetracht der Zeitdauer der bisherigen Novellierungsbemühungen ist von einem Überprüfungsintervall von 5 anstatt 10 Jahren abzusehen. Zudem würde die von der Bundesregierung angestrebte Rechts- und Planungssicherheit der Flughäfen durch ein kürzeres Intervall beeinträchtigt. Die auch bisher geltenden Überprüfungsintervalle haben sich zudem in der Praxis bewährt. Bei wesentlichen Änderungen greift ohnehin § 4 Abs. 5 des Fluglärmschutzgesetzes und führt zu einer Neuberechnung der Schutzzonen.

9. Das Schutzkonzept des Entwurfes des Fluglärmgesetzes legt für den Tag Dauerschallpegel und für die Nacht eine Kombination aus Dauerschall- und Einzelschallpegel fest.

10. Sind die vorgeschlagenen Grenzwerte aufeinander abgestimmt, oder geht das Einzelschallkriterium über die Grenzen des Dauerschallpegelkriteriums hinaus?

(Zu 9 i.V.m. 10)

Die Einzelschallkriterien für die Nacht führen im Bestandsfall und bei den ab 2011 abgesenkten Werten für den Ausbaufall zu wesentlich größeren Schutzzonen als die Dauerschallkriterien. Eine bessere Übereinstimmung wäre daher wünschenswert.

In sich konsistente Wertepaare wären für den Bestandsfall $L_{eq3} = 55$ dB(A) außen und $L_{A,max} = 6 \times 75$ dB(A) außen bzw. 6×60 dB(A) innen; die Wertepaare für den Ausbaufall sind dagegen weitgehend stimmig.

Auf dieser Grundlage vertritt die ADV die Position, dass die Grenzwerte im Gesetzentwurf angepasst werden müssten. Dies bedeutet für den Bestandsfall $L_{eq3} = 55$ dB(A) außen und $L_{A,max} = 6 \times 75$ dB(A) außen bzw. 6×40 dB(A) innen, sowie für den Neu- bzw. Ausbaufall $L_{eq3} = 53$ dB(A) außen und $L_{A,max} = 13 \times 68$ dB(A) außen bzw. 13×53 dB(A) innen.

Die Absenkung der Grenzwerte für den Ausbaufall ab 2011 könnten entfallen. Diese Werte sollten für die Definition der Nachtschutzzone 2 herangezogen werden (siehe hierzu auch Antwort zu Frage 14).

11. Welche wissenschaftlich und empirisch verifizierbaren Erkenntnisse sprechen für die Festlegung?

Für die genannten Vorschläge der ADV, sprechen die Lärmsynopse der Wissenschaftler Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng, die zuletzt im Urteil des Hessischen Verwaltungsgerichtshofs vom 16.03.2006 bestätigt wurde, sowie eine Vielzahl weiterer Studien und Gutachten, die im Rahmen von Gerichtsverfahren dieses Konzept vielfach bestätigen konnten.

12. Können die folgenden, auf den Mittelungspegel (äquivalenter Dauerschallpegel) bezogenen Kriterien für die Lärmschutzzonen durch die Erkenntnisse der medizinischen und soziologischen Lärmwirkungsforschung gestützt werden:

13. Sanierungswerte zur Abwehr von Gesundheitsgefahren durch Fluglärm von tagsüber 65 dB(A) (Tagschutzzone 1) und nachts 55 dB(A) (Nachtschutzzone 1)?

Zu 13. i.V.m.12.:

Ja. Die angegebenen Werte entsprechen den Ergebnissen der Lärmsynopse.

Antworten der Flughafen München GmbH

14. Zumutbarkeitsgrenzen beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Flugplätzen zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch Fluglärm von tagsüber 60 dB(A) (Tageschutzzone 2) und nachts 50 dB(A) (Nachtschutzzone 2)?

Zu 14. i.V.m.12.:

Die angegebenen Werte entsprechen nur teilweise den Ergebnissen der Lärmsynopse. Der Grenzwert für Tageschutzzone 1 ist mit $L_{eq3} = 62$ dB(A) anzusetzen, der Grenzwert für die Nachtschutzzone 1 kann mit $L_{eq3} = 53$ dB(A) außen und $L_{Amax} = 13 \times 68$ dB(A) außen bzw. 13×53 dB(A) innen beibehalten werden (die Absenkung ab 2011 müsste entfallen). Die Nachtschutzzone 2 könnte dann mit $L_{eq3} = 50$ dB(A) außen festgelegt werden.

15. Für die Verkehrsträger Schiene und Straße und im Rahmen der EU Richtlinie Umgebungslärm gilt ein für die Ermittlung und Bewertung des Lärms maßgeblicher Bezugszeitraum von einem Jahr. Das derzeitige Fluglärmgesetz und der vorliegende Regierungsentwurf des Fluglärmgesetzes schreiben dagegen zugunsten der Lärmbetroffenen als Bezugszeitraum die sechs verkehrsreichsten Monate vor.

16. Wie ist dieses aus Standort- und Wettbewerbssicht zu bewerten?

(Zu 15. i.V.m. 16.)

Der Bezugszeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate stellt gegenüber der Berechnungsbasis anderer Verkehrsträger eine Verschärfung dar. Die Berechnung auf Grundlage der sechs verkehrsreichsten Monate ergibt einen höheren Wert als bei Zugrundelegung der realen Jahresbelastung. Da jedoch dieser Bezugszeitraum seit langem im Luftverkehr üblich ist, wird im Sinne der Begünstigung Betroffener seiner Veränderung nicht gefordert, obwohl dies eine von mehreren Benachteiligungen des Luftverkehrs gegenüber anderen Verkehrsträgern darstellt. So erhält der Schienenverkehr generell einen Bonus von 5 dB(A).

17. Gibt es belastbare und wissenschaftliche Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung zu einem kürzeren Bezugszeitraum zur Ermittlung und Bewertung von Fluglärm, als den im Gesetzentwurf vorgesehenen und üblichen Zeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate?

Im Gegenteil, in allen einschlägigen Gesetzen z.B. BImSchG wird das Jahresmittel zugrunde gelegt. Gleiches gilt auch für die EU-Gesetzgebung.

Da sich auch die Lärmwirkungen nur über einen längeren Zeitraum einstellen, muss die Lärmberechnung auch über ausreichend lange Zeiträume erstreckt werden. Die Berücksichtigung kürzerer Zeitabschnitte würde außerdem zu Schwankungen in der Lärmdarstellung führen, die weder für Planungsvorhaben noch für die Umsetzung von Schallschutzprogrammen hilfreich sein können.

18. Es ist zu erwarten, dass durch Anwendung weiteren Ausschöpfungspotentials von Lärm mindernden technischen und operationellen Maßnahmen zukünftig Flugzeuge noch leiser werden. Selbst bei weiter ansteigenden Flugbewegungen würden die nach Artikel 1, §2 Abs.2, Ziffern 1-4 ausgewiesenen Schutzzonen dann voraussichtlich schrumpfen, da äquivalente Dauerschallpegel und fluglärmbedingte Maximalpegel trotz der Erhöhung der Bewegungszahlen sinken werden, und daher neue, näher am jeweiligen Flughafen liegende Wohnbebauung durch die Gemeinden ausgewiesen werden können. Hingegen ist aus der Lärmwirkungsforschung zu erwarten, dass die Belastung der Bevölkerung (z.B. Belästigung, Schlaf- und Ruhestörung) durch die Erhöhung der Bewegungszahlen dieser Schrumpfung nicht folgt.
19. Wie kann auch zukünftig sichergestellt werden, dass einerseits der betroffenen Bevölkerung das subjektive und objektive Schutzbedürfnis, andererseits den Flughafenbetreibern das wirtschaftliche Wachstum ermöglicht wird?

Antworten der Flughafen München GmbH

(Zu 18. i.V.m. 19.)

Ein Schrumpfen der Schutzzonen infolge sinkender Lärmpegel wird voraussichtlich durch das Verkehrswachstum angeglichen werden. Ggf. könnte es auch durch eine entsprechende Anpassung des Gesetzentwurfs (§ 4 FluglärmG) verhindert werden.

Fragen der Fraktion der SPD

1. Entspricht der Gesetzentwurf der aktuellen Lärmwirkungsforschung?

Im Hinblick auf die Grenzwertsetzungen für den Bestandsfall entspricht der Entwurf bei den Dauerschallpegeln tags und nachts der aktuellen, gesicherten Lärmwirkungsforschung (Lärmsynopse). Für das Einzelschallkriterium nachts mit $L_{Amax} = 6 \times 72 \text{ dB(A)}$ außen bzw. $6 \times 57 \text{ dB(A)}$ innen geht der Entwurf über den Stand der Lärmwirkungsforschung hinaus, der hier $L_{Amax} = 6 \times 75 \text{ dB(A)}$ vorsieht.

Hinsichtlich der Grenzwertsetzungen für den Neu- und Ausbaufall geht der Gesetzentwurf für die Pegelwerte am Tage mit $L_{eq3} = 60 \text{ dB(A)}$ (Lärmsynopse: $L_{eq3} = 62 \text{ dB(A)}$) ebenfalls über den Stand der anerkannten Forschung hinaus. Für die Pegelwerte in der Nacht wird außerdem auf die Antwort zu Frage 14 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

2. Wie bewerten Sie die Lärmsituation im Umland der größeren Flugplätze? Wie wird sie sich auch im Hinblick auf das stetige Wachstum des Flugverkehrs in Zukunft weiter entwickeln?

Die Entwicklung der Lärmsituation in den letzten Jahrzehnten hat gezeigt, dass die Lärminderung am Flugzeug zu sinkenden Dauerschallpegeln an den deutschen Verkehrsflughäfen führt. Das starke Verkehrswachstum in der Luftfahrt wirkt dem allerdings entgegen, so dass an einzelnen Messpunkten nahezu gleich bleibende Dauerschallpegel zu verzeichnen sind. Auch in Zukunft sind weitere Lärminderungen am Flugzeug möglich. Diese sollten genutzt werden um eine weitere Entlastung der Bevölkerung zu erreichen, indem eine wirksame Siedlungssteuerung im Fluglärmgesetz implementiert wird. Diese wird nur erreicht, wenn die Lärmschutzzonen nach erster Festlegung nicht schrumpfen und Bauverbote wirksam sind.

3. Steht die Beeinträchtigung durch Lärm mit der sozioökonomischen Stellung im Zusammenhang?

Die Empfindlichkeit Betroffener steht in keinem Zusammenhang zur deren sozioökonomischen Stellung. Sie hängt nicht vom Einkommen oder sozialen Status der Betroffenen ab.

4. Wie beurteilen Sie die in Feldstudien gefundenen Beeinträchtigungen von Aufmerksamkeits-, Gedächtnis-, und Leseleistungen sowie der Leistungsmotivation bei lärmbelasteten Kindern?

Die Wirkungen des Lärms als Stressor betreffen Kinder prinzipiell ebenso wie Erwachsene. Laut Stellungnahme des Interdisziplinären Arbeitskreises für Lärmwirkungen des UBA reagieren Kinder auf Lärm nicht empfindlicher als Erwachsene. In Situationen, in denen die Konzentration der Kinder gefordert wird (Schule) ist ein ausreichender Schutz notwendig. Hier ist vor allem die Kommunikation zu schützen. Eine UBA-Studie aus dem Jahre 2004 stellte außerdem fest, dass Kinder im Schlaf gegenüber Erwachsenen mitunter eine erhöhte Lärmresistenz besitzen, was das Aufwachen anbelangt.

Fragen der Fraktion der FDP

1. Entsprechen die im Gesetzentwurf festgelegten Grenzwerte zur Einrichtung von Lärmschutzbereichen nach Ihrer Auffassung dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 13 und 14 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu Frage 1 der SPD-Fraktion hingewiesen.

2. Stellen die im Gesetzentwurf enthaltenen Lärmwerte einen angemessenen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Interessen der Beteiligten dar?

Antworten der Flughafen München GmbH

Wie oben dargestellt, gehen die vorgesehenen Lärmwerte zum Teil erheblich über die anerkannten Schutzkriterien hinaus und wären nur unter dem Gesichtspunkt eine besondere Schutzbedürftigkeit der Bevölkerung bei gleichzeitigem Bestandsschutz der Flughäfen und des zugelassenen Flugbetriebes zu rechtfertigen. Weiter setzt diese Einschätzung voraus, dass die Berechnungsverfahren im Zuge der Neuregelung des untergesetzlichen Regelwerks nicht gegenüber dem bisher üblichen Verfahren verschärft werden. Ein Vergleich der Anleitung zur Berechnung von Fluglärm AzB mit internationalen Berechnungsverfahren ergab, dass die AzB den Fluglärm um 1,5 bis 2 dB(A) überschätzt. Es wird zudem auf die Antworten zu den Fragen 13 und 14 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu Frage 1 der SPD-Fraktion hingewiesen.

3. Wie bewerten Sie aus Sicht des Gesundheitsschutzes, dass der Gesetzentwurf für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze einerseits und bestehende Flugplätze andererseits jeweils unterschiedliche Lärmwerte festsetzt?

In Genehmigungs- und Gerichtsverfahren und in der Lärmwirkungsforschung wurde bisher anerkannt, dass für wesentlich baulich erweiterte Flugplätze schärfere Lärmwerte festgesetzt werden. Dies begründet sich in der geringeren Vorbelastung der Betroffenen gegenüber einer gestiegenen Belastung bei Ausbaumaßnahmen. Bei bestehenden Flughäfen geht es in erster Linie um Lärmsanierung, bei Neubauten und wesentlichen Änderungen um Lärmvorsorge.

4. Ist eine Differenzierung zwischen zivilen und militärischen Flugplätzen, wie sie im Gesetzentwurf vorgesehen ist, aus Gründen des Gesundheitsschutzes sachgerecht?

Der Gesetzentwurf sieht einen Lärmbonus von 3 dB(A) tags für den militärischen Fluglärm vor. Nachts werden die gleichen Grenzwerte angesetzt wie bei zivilen Flugplätzen. Der Lärmbonus für den Tag ist insbesondere deshalb nicht nachvollziehbar, als in der Begründung des Gesetzentwurfs darauf abgestellt wird, dass militärischer Fluglärm vor allem am Tage, nur in geringerem Umfang zu Tagesrandzeiten und in sehr geringem Umfang nachts stattfindet. Zudem können diese Besonderheiten des militärischen Fluglärms sehr gut mit den Verfahren zur Berechnung von Fluglärm abgebildet werden.

Deshalb müssten an militärischen Flughäfen die gleichen Lärmschutzregelungen gelten wie an zivilen Flughäfen.

5. Teilen Sie die Einschätzung, dass die Lärmwerte für militärische Flugplätze nicht aufgrund von Aspekten des Gesundheitsschutzes festgelegt wurden, sondern vor allem fiskalische Ursachen haben?

Dies ist nicht auszuschließen. Aufwendungen für Lärmsanierung sind bei militärischen Flugplätzen – im Unterschied zu zivilen Flugplätzen – von Staat als Betreiber zu decken.

6. Halten Sie die Lärmwerte der jeweiligen Nacht-Schutzzonen insbesondere im Hinblick auf die Berücksichtigung der Einzelschallereignisse für ausreichend? Wenn nein, welchen Wert würden Sie vorschlagen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 13 und 14 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu Frage 1 der SPD-Fraktion hingewiesen.

7. Ist eine weitere Differenzierung der Nacht-Schutzzonen analog zu den Tag-Schutzzonen sinnvoll?

Der Gesetzentwurf legt für den Tag die Einrichtung einer Tagschutzzone 1 und einer Tagschutzzone 2 fest. Die Tagschutzzone 2 erfüllt – bei niedrigeren Grenzwerten – eine wesentliche Siedlungssteuerungsfunktion. Sie trägt durch Bauverbote und Vorgaben für den

Antworten der Flughafen München GmbH

Schallschutz bei neu zu errichtenden Gebäuden dazu bei, Nutzungskonflikte vorausschauend zu vermeiden.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Gesetzentwurf auf dieses wichtige, differenzierte Regelungsinstrumentarium für die Nacht verzichtet. Gerade im Hinblick auf die Nachtzeit treten intensive Nutzungskonflikte auf. Diese könnten durch die Einrichtung einer Nachtschutzzone 2 wirksam verringert werden. Insbesondere gilt dies im Hinblick auf die Ausbauoption bei Bestandsflughäfen.

Der Gesetzentwurf des BMU vom 22.06.2004 enthielt noch eine Nachtschutzzone 2.

8. Wie beurteilen Sie den gewählten Bezugszeitraum für die Ermittlung und Bewertung des Lärms, nämlich einer Mittelung über die sechs verkehrsreichsten Monate?

Auf die Antwort auf Frage 16 der CDU/CSU-Fraktion wird verwiesen.

9. Halten Sie einen längeren Bezugszeitraum von beispielsweise einem Jahr für angemessener?

Nein. Auf die Antwort auf Frage 16 der CDU/CSU-Fraktion wird verwiesen.

10. Welchen rechtlichen Auswirkungen wird das novellierte Gesetz in der jetzigen Form auf die Flugplätze haben, die aufgrund ihrer Betriebsgenehmigung bereits heute strengeren Grenzwerten für die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen unterliegen?

Flugplätze, die in der jüngeren Vergangenheit Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsverfahren abgeschlossen und im Zuge dessen strengere Grenzwerte einzuhalten haben, sind entsprechend dem Gesetzentwurf als Bestandsflugplätze einzustufen, wenn die Genehmigung vor Inkrafttreten des Gesetzes erfolgt ist. Demnach sind die nach dem Gesetzentwurf an diesen Flugplätzen einzuhaltenden Bestandsgrenzwerte tendenziell weniger streng als die Grenzwerte, die im Rahmen der Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsverfahren festgelegt wurden und weiterhin einzuhalten sind. Das novellierte Gesetz hebt die Gültigkeit der Planfeststellungen bzw. Genehmigungen der Flugplätze hinsichtlich der dort festgelegten Lärmwerte nicht auf.

Diese Tatsache wurde von der gemeinsamen Arbeitsgruppe zur Schätzung der Kostenfolgen des Gesetzentwurfes im Februar 2005 bereits berücksichtigt. So wurde dort der Flughafen BBI als Bestandsflughafen eingeordnet und keine Zusatzkosten aufgrund des Gesetzentwurfes kalkuliert.

Fragen der Fraktion DIE LINKE.

1. Welche wissenschaftlichen Erkenntnisse gibt es unter dem Aspekt des Gesundheitsschutzes und der Gesundheitsvorsorge für die zulässige Belastung von Menschen durch Fluglärm am Tage, in der Nacht und bei Aufenthalt im Freien?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 13 und 14 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu Frage 1 der SPD-Fraktion hingewiesen.

2. Sind vor dem Hintergrund dieser wissenschaftlichen Erkenntnisse die im Gesetzentwurf festgelegten Grenzwerte ausreichend?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 13 und 14 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu Frage 1 der SPD-Fraktion hingewiesen.

3. Werden durch die Grenzwerte des Gesetzes Verbesserungen für die Anwohner und Planungssicherheit für die Flughäfen erreicht?

Antworten der Flughafen München GmbH

Die Anwohner von Flughäfen erhalten gegenüber dem noch gültigen FluglärmG von 1971, das wesentlich höhere Grenzwerte vorsah, einen deutlich verbesserten Schutz. Zwar wurden auch durch freiwillige Schallschutzmaßnahmen der Flughäfen und zwischenzeitlich ergangene Gerichtsentscheidungen an vielen Flughäfen weitergehende Maßnahmen ergriffen, diese standen jedoch nicht auf einer einheitlichen Basis. Mit dem novellierten FluglärmG kann eine solche Basis geschaffen werden.

Allein durch die Festschreibung von veränderten Grenzwerten im novellierten FluglärmG wird noch keine Rechtssicherheit für die Flughäfen erreicht. Hierzu ist es dringend notwendig, die Formulierung in § 8 Abs. 1 LuftVG so umzugestalten, dass die in § 2 Abs. 2 FluglärmG festgeschriebenen Werte für Schutzauflagen bei Planfeststellungsverfahren und Genehmigungsverfahren verbindlich zu Grunde zu legen sind. Die derzeitige Formulierung vermag dies nicht zu leisten.

4. Halten Sie die festgelegte zeitliche Staffelung der Grenzwerte für „neue und wesentlich baulich erweiterte Flugplätze“ für sachgerecht?

Die verschärften Grenzwerte, die für Neu- und Ausbauten ab 2011 gelten sollen, gehen über die Lärmwirkungsforschung hinaus. Auch eine zeitliche Staffelung ihrer Anwendbarkeit kann dem nicht abhelfen. Lediglich eine Anwendung der verschärften Grenzwerte für reine Flughafenneubauten wäre denkbar, da hier bei den Betroffenen keine Vorbelastung existiert und zugleich Optimierungsmöglichkeiten im Rahmen der Projektplanung genutzt werden können.

5. Halten Sie die im Gesetzentwurf festgelegten höheren Grenzwerte für bestehende Flugplätze sachgerecht?

Ja. Auf die Antwort zu Frage 3 der FDP-Fraktion wird verwiesen. Diese gilt entsprechend.

6. Halten Sie zusätzliche gesetzliche Kann- oder Soll-Bestimmungen zum Schutz der Menschen vor Fluglärm - insbesondere bezüglich des Aufenthaltes im Freien und des Schutzes der Nachtruhe – für erforderlich?

Nein. Das Ziel des Gesetzentwurfes muss eine klare und abschließende Regelung für Lärmsanierungen und insbesondere für Aus- und Neubaumaßnahmen sein. Die Gesetzesziele des Interessenausgleiches, der Planungsbeschleunigung und Entbürokratisierung könne sonst nicht erreicht werden.

Fragen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Wie beurteilen Sie die im Gesetzentwurf vorgeschlagenen Regelungen bezüglich der Lärmgrenzwerte vor dem Hintergrund der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 13 und 14 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu Frage 1 der SPD-Fraktion hingewiesen.

2. Gibt es aus Sicht der Lärmwirkungsforschung gravierende Unterschiede in der Wirkung sowie der Wahrnehmung von militärischem und zivilem Lärm?

Militärischer Fluglärm ist im Vergleich zum zivilen Fluglärm dadurch gekennzeichnet, dass weniger Lärmereignisse innerhalb eines Betrachtungszeitraumes auftreten, diese jedoch schneller anschwellen und vor allem wesentlich lauter und damit störender sind als Lärmereignisse ziviler Flugzeuge.

Ansonsten wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 5 der FDP-Fraktion verwiesen.

Antworten der Flughafen München GmbH

3. Halten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehene Heraufsetzung der Werte für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 an neuen oder wesentlich baulich erweiterten militärischen Flugplätzen um je 3 Dezibel (so genannter Militärbonus) gegenüber den zivilen Flughäfen unter Lärm-schutz Gesichtspunkten für vertretbar?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 der FDP-Fraktion sowie auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Regelungen zur Anpassung der Lärmgrenzwerte an die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 13 und 14 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu Frage 1 der SPD-Fraktion hingewiesen.

5. In welcher Art und Weise beeinflusst Ihrer Einschätzung nach das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 16. März 2006 zum Ausbau des Schönefelder Flughafens BBI, insbesondere zum Nachtflugverbot in der Kernzeit und zu den übrigen Nachtflugbeschränkungen, die Regelungen zu den Grenzwerten für die Nacht im vorliegenden Gesetz?

Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht zum Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Flughafen Berlin Brandenburg International beschäftigte sich mit einer Entscheidung über die Zulässigkeit der Standortwahl und der im Planfeststellungsbeschluss getroffenen Regelungen zum Schutz der Natur und der Anwohner. Die Entscheidung des Gerichts, in der Zeit zwischen 0 und 5 Uhr ein Nachtflugverbot zu verhängen und für die Randzeiten von 22 bis 24 bzw. von 5 bis 6 Uhr Flüge nur dann zuzulassen, wenn diese nicht während des Tages abgewickelt werden können, erging in Abwägung der lokalen Situation. Diese ist durch eine relativ große Anzahl Lärmbetroffener gekennzeichnet. Das Gericht bewertete die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde, nach der Nachtflugverkehr mit lärmarmen Kapitel-4-Flugzeugen möglich gewesen wäre, im Hinblick auf die lokale Nachfrage nach Nachtflügen als nicht ausreichend.

Aus dieser Entscheidung kann demnach kein Anspruch auf Allgemeingültigkeit und keine Begründung für ein generelles Nachtflugverbot oder Nachtflugbeschränkungen abgeleitet werden. Zumal das BVerwG selbst mehrfach festgestellt hat, dass die Zulassung des Baus eines Flughafens grundsätzlich auch die Zulassung des Betriebes (auch zur Nachtzeit) mit einschließt, wenn nicht im Einzelfall abweichende Regelungen geboten sind.

6. Sind die Regelungen zur Gültigkeit der strengeren Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Flughäfen erst nach 2010 ihrer Meinung nach vertretbar?

Auf die Antwort zu Frage 4 der Fraktion DIE LINKE wird verwiesen.

Planungs- und Baurecht

Fragen der Fraktion der CDU/CSU

1. Inwieweit wird die Forderung aller Betroffener (Flughäfen und Anwohner) nach Planungs- und Rechtssicherheit sowie Verfahrensbeschluss mit dem vorliegenden Gesetzentwurf erfüllt?

Der Gesetzentwurf sieht in der Neuregelung des § 8 Abs. 1 des Luftverkehrsgesetzes einen Verweis auf die Lärmwerte im Fluglärmschutzgesetz vor. Dieser Verweis ist jedoch nicht so gefasst, dass eine Verbindlichkeit der Grenzwerte erreicht wird. Die Formulierung „... im Rahmen der Abwägung ... zugrunde zu legen...“ eröffnet den Planfeststellungs- bzw. Genehmigungsbehörden große Interpretationsspielräume.

Antworten der Flughafen München GmbH

Mit dieser Regelung kann die dringend notwendige Rechts- und Planungssicherheit und Verfahrensbeschleunigung für alle Beteiligten bei Zulassungsverfahren nicht erreicht werden.

Die Regelungen eines novellierten FluglärmG dürfen keine Interpretationsspielräume eröffnen, die bei der Umsetzung des Gesetzes Anlass zu Rechtsstreitigkeiten geben können. Für die Abwägung und Entscheidung im Rahmen luftrechtlicher Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahren müssen die jeweils anwendbaren Lärmwerte des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm verbindlich festgeschrieben werden.

2. Eine zentrale Forderung an den Gesetzentwurf ist es, in Zukunft weitere Nutzungskonflikte zwischen den Kommunen im Umfeld der Flughäfen und den Flughafenbetreibern zu vermeiden, indem Bauverbote ausgesprochen werden.
- Wie beurteilen Sie die Regelungen des Gesetzentwurfs im Hinblick auf die Siedlungssteuerung im Umfeld von Flughäfen?

Durch § 5 FluglärmG soll sichergestellt werden, dass die nähere Umgebung von Flughäfen von zusätzlicher Wohnbebauung freigehalten wird. Ziel dieser Regelung ist, zukünftige Konflikte mit den Flughafenanrainern zu vermeiden.

Neben den bisherigen zahlreichen Ausnahmetatbeständen enthält der Gesetzentwurf jedoch folgende Erweiterungen:

- Ausnahmen für Wohnungen im Geltungsbereich von Bebauungsplänen (u.a. zur Erweiterung von Ortsteilen bzw. zur Lückenbebauung)
- Ausnahmen für nichtgenehmigungsbedürftige bauliche Anlagen
- Schaffung einer Rechtsgrundlage zur Ausweisung von Baugebieten in bestehenden Lärmschutzbereichen.

Zudem entfällt durch den Wegfall der ursprünglich vorgesehenen Nachtschutzzone 2 die Verpflichtung der Bauherren, die in diesem Gebiet neu errichteten Wohnungen lärmvorsorgend und konfliktvermeidend mit ausreichendem baulichen Schallschutz auszustatten.

Die vorgesehene Erweiterung der Ausnahmeregelungen für Bauverbote ist u. E. inakzeptabel, da auf diese Weise das künftige Konfliktpotenzial im Flughafenumland nicht eingegrenzt, sondern ausgeweitet wird.

- Werden die Interessen beider Seiten angemessen berücksichtigt?

Das berechnete Konfliktpotenzial der Flughäfen vor heranrückender Wohnbebauung und der zukünftigen Wohnbevölkerung auf ausreichenden Schutz vor Fluglärm wird durch den Gesetzentwurf nicht ausreichend berücksichtigt. Er stellt insofern eine Verschlechterung gegenüber der bisherigen, bereits unzureichenden Gesetzeslage dar.

Bei einer unveränderten Umsetzung des Gesetzentwurfs wäre in Zukunft mit einem weiter zunehmenden Konfliktpotenzial zu rechnen.

- Welche Ausnahmeregelungen vom Bauverbot halten sie für angemessen und unter dem Gesichtspunkt des Eigentumsschutzes für geboten?

Die Ausnahmen von Bauverboten sollten gestrichen werden. Stattdessen sollte die nach Landesrecht zuständige Behörde Ausnahmen zulassen können, wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten und nach Würdigung der konkreten Lärmbelastung vertretbar ist. Bei der Entscheidung über die Ausnahmezulassung ist der Unternehmer des Flugplatzes zu beteiligen. Weiterhin sollte eine Klausel aufgenommen werden, wonach Ausnahmen vom Bauverbot nicht für Grundstücke gelten, auf denen nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches die Errichtung von Wohnungen bauplanungsrechtlich mehr als sieben Jahre zulässig gewesen ist, ohne dass von der Baumöglichkeit Gebrauch gemacht wurde.

3. Ist eine genügende Haftung von Bauherren und Architekten bei Vernachlässigung lärmschutzrechtlicher Baubestimmungen bereits jetzt in Gesetzen vorhanden? Wenn Nein, wie ist eine Haftung der Bauherren und Architekten bei Vernachlässigung lärmschutzrechtlicher Baubestimmungen zukünftig auszugestalten?

Antworten der Flughafen München GmbH

Die derzeitige Gesetzeslage sieht keine ausreichende Sanktionierung von Bauherren zu, die ihrer Pflicht zum Schallschutz auf eigene Kosten nicht nachkommen.

In § 6 des Gesetzentwurfs wird festgelegt, dass innerhalb der Tagschutzzone 2 neu errichtete Wohnungsbauten den Schallschutzanforderungen nach § 7 genügen müssen. Da auch in der Tagschutzzone und in der Nachtschutzzone nach den o. g. Ausnahmeregelungen des Entwurfs Wohnbebauung errichtet werden darf, muss eine Verpflichtung der Bauherren zur Einhaltung der Schallschutzanforderungen auch für derartige Neubauten gelten. Gleiches müsste auch für eine wieder vorzusehende Nachtschutzzone 2 gelten. Eine Haftung des Flughafenbetreibers muss ausgeschlossen werden. Es wäre auch in Erwägung zu ziehen, den Ausnahmetatbestand durch eine Belastung im Grundbuch deutlich zu machen.

Werden keine Sanktionen für den Fall eingeführt, dass die Bauherren dieser Pflicht nicht genügen, so ist zu befürchten, dass diese Vorschrift auch in der Zukunft nicht beachtet wird.

Kommentar: Änderungen nach
Herrn Starck MUC

4. Die Dimensionierung des baulichen Schallschutzes soll laut Gesetzentwurf in einer nachfolgenden Rechtsverordnung festgelegt werden.
Müsste nicht gleichzeitig mit dem Artikelgesetz eine Verordnung über die Schallschutzdimensionierung in Kraft gesetzt werden, um das Gesetz vollziehbar zu machen?

Ja, denn der schnelle Gesetzesvollzug hängt entscheidend von der Verfügbarkeit des überarbeiteten untergesetzlichen Regelwerkes ab. Dieses umfasst die Anleitung zur Berechnung von Fluglärm (AzB), die Schallschutzverordnung, eine Verordnung zur Regelung der Außenwohnbereichsentschädigung sowie eine Höchstkostenverordnung. Für die Gestaltung der Erstattungshöchstgrenzen hat die gemeinsame Arbeitsgruppe zur Schätzung der Kostenfolgen des Gesetzentwurfes vom 22.06.2004 konkrete Vorschläge erarbeitet. Diese müssen in der Verordnung zur Regelung der Außenwohnbereichsentschädigung sowie der Höchstkostenverordnung festgeschrieben werden, um für die Flughäfen eine sichere Planungsgrundlage zu schaffen.

5. Sollte, wie im 1. Referentenentwurf vorgesehen, eine Nachtschutzzone 2 mit Baubeschränkungen vorgesehen werden?

Unbedingt. Zu weiteren Ausführungen wird auf die Antwort zu Frage 7 der FDP-Fraktion im Bereich Lärmwirkungsforschung verwiesen.

6. In welchem Umfang, insbesondere in welcher Anzahl, sind die in Art.1 §3, §7 und §15 im Rahmen der „beteiligten Kreise“ aufgeführten Lärmschutz- und Umweltverbände als zu beteiligten anzusehen?

Die Novelle sieht für den Erlass von Rechtsverordnungen in § 15 FluglärmG die "Anhörung beteiligter Kreise" nach dem FluglärmG vor. Zu den zu beteiligenden Kreisen sollen auch die "Umwelt- und Lärmschutzverbände" gehören.

Der qualitative Umfang der Beteiligung ist durch § 15 FluglärmG bestimmt "soweit Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen die Anhörung der beteiligten Kreise vorschreiben". Die Novelle schreibt eine solche Anhörung in § 3 Abs. 2 FluglärmG und § 7 vor.

Der quantitative Umfang der Beteiligung, bzw. die Anzahl der zu Beteiligten ist in § 15 FluglärmG nur soweit bestimmt, als "ein jeweils auszuwählender Kreis von Vertretern ..." der in § 15 FluglärmG genannten beteiligten Kreise anzuhören ist. Für das beim Verordnungserlass federführende Ressort lässt sich nur die Vorgabe entnehmen, dass mindestens je ein Vertreter der zu beteiligenden Kreise auszuwählen ist.

7. Ist die in Art.2 §19a Abs.b LuftVG vorgeschriebene Veröffentlichungspflicht gleichzusetzen mit der Veröffentlichungspflicht nach UIG?

§ 19 a Satz 2 LuftVG neu sieht wie bisher vor, dass Flughafenunternehmen über die Mess- und Auswertungsergebnisse der von ihnen zu errichtenden und zu betreibenden

Antworten der Flughafen München GmbH

Fluglärmessanlage Auskunft gegenüber der Genehmigungsbehörde und der Fluglärmkommission nach § 32 a LuftVG erteilen. Neu ist, dass Flughafenunternehmen diese Mess- und Auswertungsergebnisse künftig zudem "regelmäßig zu veröffentlichen" haben. Die Auskunfts- bzw. Veröffentlichungspflicht ist inhaltlich weiterhin konkret beschränkt auf die Mess- und Auswertungsergebnisse der jeweiligen Fluglärmessanlage.

Im Gegensatz hierzu sieht das UIG keine Pflicht zur Veröffentlichung von Daten vor, sondern die Pflicht, auf Antrag Auskunft über "Umweltdaten" zu erteilen. Inhaltlich beschränkt sich der Auskunftsanspruch daher nicht wie in § 19 LuftVG auf konkret bestimmte (Fluglärm-)Daten, sondern wird erst nach Klärung der Umweltrelevanz der nachgesuchten Information bestimmbar.

Die Veröffentlichungspflicht nach § 19a Satz 2 LuftVG neu entspricht damit nicht dem Umweltinformationsauskunftsanspruch nach dem UIG.

Fragen der Fraktion der SPD

1. Wie bewerten Sie den Entwurf für ein neues Fluglärmgesetz in Bezug auf die Ziele

- a) spürbare Ausweitung des Schutzes der Betroffenen,

Die gesetzlichen Grenzwerte für die Gewährung von Entschädigungen für Lärmschutzaufwendungen werden sehr deutlich gesenkt (FluglärmG von 1971 legt eine Tag- und Nachtschutzzone 1 von $L_{eq4} = 75$ dB(A) fest). Insofern wird dieses Ziel erreicht.

- b) Verbesserung der Rechts- und Planungssicherheit für alle Beteiligten und

Das Ziel wird (noch) nicht erreicht. Es wird auf die Antwort zu Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

- c) Vorbeugung vor der Entstehung künftiger Lärmkonflikte ?

Das Ziel wird nicht erreicht. Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

2. Ist der Gesetzentwurf geeignet, „Richterrecht“ zu ersetzen?

Nein, der Gesetzentwurf ersetzt nicht das „Richterrecht“, so lange die Verweisregelung in Art. 2 für § 8 Abs. 1 nicht ersetzt wird durch eine Formulierung, die die Verbindlichkeit der Grenzwerte nach § 2 Abs. 2 FluglärmG für die Anordnung von Schutzmaßnahmen eindeutig festschreibt. Diese Verbindlichkeit negierende Vorschriften wie die Neuregelung des § 14, 2. Halbsatz des Gesetzentwurfs sind dem entsprechend zu streichen. Nur so kann die dringend notwendige Rechts- und Planungssicherheit und Verfahrensbeschleunigung für alle Beteiligten bei Zulassungsverfahren erreicht werden.

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

3. Ist das Gesetz ein tragfähiger Ausgleich zwischen den Belangen der Luftfahrt und den Lärmschutzbedürfnissen der betroffenen Flughafenanwohner?

Der Gesetzentwurf kann zu einem tragfähigen Ausgleich zwischen den Belangen führen, wenn folgende wesentliche Regelungsinhalte des Entwurfs verbessert werden:

- Planungssicherheit (Festschreibung der Verbindlichkeit der Grenzwerte nach § 2 Abs. 2 FluglärmG; siehe Antwort zu Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion),
- Siedlungssteuerung und vorausschauende Konfliktvermeidung (keine Ausweitung der Ausnahmeregelungen für Bauverbote, Verpflichtung zum Bauherrenschallschutz, Grundbucheintrag; siehe Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion),

Antworten der Flughafen München GmbH

- Wesentlichkeitskriterium für Ausbauten – Bezug auf eine Start- und Landebahn: Erhöhung des Dauerschallpegel an der Grenze der Schutzgebiete um mindestens um 3 dB(A),
 - Außenwohnbereich nach Entschädigungskriterien anstatt nach gesundheitlichen Kriterien (also bei $L_{eq3\text{ tags}} = 65$ dB(A) anstatt bei 60 dB(A)),
 - Geltungsbereich (wie Verkehrslandeplätze sollten auch Verkehrsflughäfen vom Geltungsbereich des Gesetzes ausgenommen werden, wenn sie unter einem bestimmten Jahreswert von Flugbewegungen bleiben).
4. Sind die in dem Gesetzentwurf aufgeführten Begründungen für eine „wesentliche Änderung“ des Flugplatzes ausreichend, oder sollte diese Definition im Sinne der Planungs- und Rechtssicherheit noch detaillierter bzw. nachvollziehbarer festgelegt werden?

In der Definition wird auf eine *sonstige bauliche Erweiterung*, abgestellt. Dies geschieht unabhängig davon, ob diese eine kapazitätserweiternde Wirkung besitzt. Aus Gründen der Rechts- und Planungssicherheit sollte sich aber auf die *sonstige wesentliche Erweiterung einer Start- und Landebahn* bezogen werden. Nur eine Maßnahme mit erheblichem Einfluss auf die Betriebsleistung kann als Kriterium zur Feststellung der Wesentlichkeit einer baulichen Änderungen eines Flugplatzes herangezogen werden. Die wesentliche Erweiterung darf sich dabei nicht auf eine Vergrößerung der Schutzzonenfläche im Zuge der Baumaßnahme um mindestens 25% beziehen. Für diese Setzung gibt es keinerlei tragfähige Begründung aus akustischer oder lärmwissenschaftlicher Sicht.

Vielmehr muss entscheidend für die Feststellung der Wesentlichkeit sein, dass in der Umgebung des Flugplatzes in zusammenhängend bewohntem Gebiet, die Lärmbelastung um 3 dB(A) (Dauerschallpegel) steigt und gleichzeitig die maßgeblichen Lärmgrenzen für die Schutzzonen 1 im Neu- und Ausbaufall um diesen Betrag überschritten werden. Ein solches Kriterium wäre lärmmedizinisch abgesichert.

5. Wie werden sich nach Ihrer Einschätzung die im Gesetzentwurf vorgesehenen Baubeschränkungen und abgestuften Bauverbote auf die Siedlungsentwicklung im Flugplatzumland auswirken?

Die im bisherigen FluglärmG von 1971 enthaltenen Baubeschränkungen waren strikter bzw. die Ausnahmeregelungen weniger weitgehend als die Gesetzentwurf vorgesehenen Beschränkungen und Ausnahmen. Trotzdem ist die Wohnbebauung in den vergangenen 35 Jahren immer weiter an die Flughäfen herangerückt und dichter geworden.

Mit der Ausweitung der Ausnahmetatbestände werden die Verdichtung und das Heranrücken der Bebauung an die Flughafengrenzen weiter fortschreiten. Dies muss unbedingt verhindert werden, um Raumnutzungskonflikten zwischen Flugplatzbetreibern und benachbarten Kommunen vorzubeugen bzw. diese langfristig zu vermeiden.

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

6. Sind die Belange der betroffenen Kommunen sachgerecht berücksichtigt?

Die betroffenen Kommunen erhalten durch die Ausweitung der Ausnahmetatbestände bei Bauverböten in § 5 Abs. 3 des Gesetzentwurfs gegenüber den bisherigen gesetzlichen Regelungen erweiterte Möglichkeiten der Siedlungsentwicklung. Aus Sicht der Flughäfen ist ein solches Aushöhlen der Siedlungssteuerungsinstrumente nicht akzeptabel. Es konterkariert das Ziel des Gesetzgebers, mit der Novellierung des FluglärmG eine vorbeugende Konfliktvermeidung im Umfeld von Flughäfen zu ermöglichen.

Den Kommunen bleibt i.d. Regel die Möglichkeit, in flughafenabgewandten Gebieten neue Bauflächen auszuweisen. Auch Städte und Gemeinden können nicht an der Ausweisung von Wohnbaugebieten in lärmbelasteten Bereichen interessiert sein.

7. Werden unbesiedelte Freiflächen um die Flugplätze in hinreichendem Umfang gesichert?

Antworten der Flughafen München GmbH

Insbesondere die Regelung nach § 5 Abs. 3 Ziff. 1 des Gesetzentwurfs gibt den Kommunen im Umfeld von Flughäfen die Möglichkeit, auch nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs im Zuge der Fortentwicklung und Erweiterung von Ortsteilen unbesiedelte Freiflächen für die Besiedlung freizugeben. Die noch vorhandenen Freiflächen werden also nicht gesichert. Entsprechende Einschränkungen der Ausnahmeregelungen bei Bauverboten sind hier unabdingbar. Eine hinreichende Information und Beteiligung der Flughäfen bei der Bauleitplanung, bei Ausnahmeentscheidungen und Erteilung von Baugenehmigungen im Lärmschutzbereich ist im Gesetzentwurf zu verankern.

8. Ermöglicht der Gesetzentwurf eine adäquate Information der Betroffenen bei fluglärmrelevanten (Planungs-) Entscheidungen?

Im Rahmen der gesetzlichen Regelungen für Planungs- und Genehmigungsverfahren sind bereits sehr weitgehende Informations- und Teilhaberechte der Betroffenen festgeschrieben. Insofern ist es nicht die vorrangige Aufgabe der Novellierung des FluglärmG, hier weitere Festlegungen zu treffen. Weiterhin wird auf die Antwort zu Frage 7 der CDU/CSU verwiesen.

9. Ist die Regelung in Artikel 2 zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes in § 8 Abs. 1 ausreichend, um die Verknüpfung von Luftverkehrsrecht und FluglärmSchutzgesetz herzustellen und die Verbindlichkeit der im FluglärmSchutzgesetz festgelegten Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Flughäfen sicher zu stellen?

Die Regelung zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes in § 8 Abs. 1 in Art. 2 Ziff. 1 des Gesetzentwurfs ist nicht ausreichend, um die Verbindlichkeit der Grenzwerte der Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Flughäfen sicher zu stellen; es wird eine abschließende, eindeutige Regelung benötigt, um Planungssicherheit zu schaffen. Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

10. Wie bewerten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehenen Grenzwerte zur Festlegung der Lärmschutzzonen (Tag, Nacht) im Hinblick auf neuere Planfeststellungsbeschlüsse, Gerichtsurteile und freiwillige Schallschutzprogramme?

Insbesondere die Festlegung des Einzelschallkriteriums für die Nacht von 6 x 53 dB(A) innen bzw. 6 x 68 dB(A) außen, das ab 2011 zur Anwendung kommen soll, ist durch keinen aktuellen Planfeststellungsbeschluss bzw. kein Gerichtsurteil und auch nicht durch die Lärmwirkungsforschung gedeckt.

Zudem ist die Regelung des Gesetzentwurfs zur Außenwohnbereichsentschädigung (diese soll innerhalb einer Lärmkontur von $L_{eq3} = 60$ dB(A) am Tage gewährt werden) nicht durch aktuelle Planfeststellungsbeschlüsse bzw. Gerichtsurteile gedeckt. Diese sehen eine Außenwohnbereichsentschädigung ab $L_{eq3} = 65$ dB(A) tags vor.

11. Wie beurteilen Sie die unterschiedliche Festsetzung von Grenzwerten für bestehende Flugplätze und für den Neu- und Ausbau von Flugplätzen? Wie schätzen Sie die Auswirkungen des Gesetzentwurfs auf Vorhaben zum Ausbau von Flughäfen ein?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 der FDP-Fraktion zum Themenkomplex Lärmwirkungsforschung verwiesen.

Der Gesetzentwurf wird das vom Gesetzgeber gesetzte Ziel der Planungsbeschleunigung und -vereinfachung sowie der Rechtssicherheit und der vorbeugenden Konfliktvermeidung für alle Beteiligten verfehlen, wenn er nicht an wesentlichen Punkten nachgebessert wird. Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 b), 1 c), 2, 4 und 5 verwiesen.

12. Sollte der Regelungsansatz des Gesetzentwurfs, der den passiven (baulichen) Schallschutz und Baubeschränkungen betrifft, beibehalten oder um weitere Lärmreduzierungsinstrumente ergänzt werden?

Antworten der Flughafen München GmbH

Der Ansatz sollte beibehalten werden und konsequent umgesetzt werden (also keine Eröffnung weiterer Gestaltungsspielräume wie z.B. in § 14 2. Halbsatz des Gesetzentwurfes).

Fragen der Fraktion der FDP

1. Erwarten Sie vom vorgelegten Gesetzentwurf die Planungs- und Rechtssicherheit, die das alte Fluglärmgesetz schon lange nicht mehr bietet und von den Flughafenbetreibern eingefordert wird?

Es wird auf die Antworten zu Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion bzw. zu Frage 2 der SPD-Fraktion verwiesen.

2. Halten Sie es für sachgerecht, in den Regelungsbereich des Fluglärmgesetzes auch den Neubau und die bauliche Erweiterung von Flugplätzen einzubeziehen, oder stimmen Sie der Meinung zu, dass Regelungen zum Neu- und Ausbau von Flugplätzen stattdessen im Planungsrecht, d.h. im Luftverkehrsgesetz bzw. in der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, verankert werden sollten?

Im Sinne einer rechtssystematisch sauberen Lösung wäre es zu begrüßen gewesen, wenn alle Festlegungen, die die Genehmigung bzw. Planfeststellung von neu- und auszubauenden Flugplätzen betreffen, im luftrechtlichen Fachplanungsrecht des Luftverkehrsgesetzes bzw. der Luftverkehrszulassungsordnung getroffen würden. Damit würde sich das Fluglärmgesetz auf seinen eigentlichen Regelungsinhalt, die Lärmsanierung und Siedlungssteuerung an bestehenden Flugplätzen, konzentrieren.

Im Sinne einer zügigen Novellierung des FluglärmG ist es jedoch akzeptabel, dass stattdessen eine Verweisregelung in das LuftVG eingefügt wird; diese muss allerdings die Verbindlichkeit der Lärmgrenzwerte für neu- und auszubauende Flugplätze im Zuge der Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren unbedingt sicherstellen.

3. Wie bewerten Sie die Kriterien für die sonstige wesentliche bauliche Erweiterung eines Flugplatzes nach Artikel 1 § 2 Satz 4 des Gesetzentwurfs?

Die Definition muss grundlegend überdacht werden, da sonst bei jeder kleineren Änderung bei Bestandsflughäfen ein "umklappen" des Schutzkonzeptes von Bestands- in Neu-/Ausbauflughäfen zu gewärtigen ist. Dies ist insbesondere dann nicht zu rechtfertigen, wenn etwa durch eine Vorfelderweiterung sich nur punktuelle Veränderungen der Lärmbelastung in der Umgebung ergeben.

Es wird auf die Antworten zu Frage 4 der SPD-Fraktion verwiesen.

4. Wie beurteilen Sie die Kriterien für eine wesentliche Veränderung der Lärmbelastung nach Artikel 1 § 4 Abs. 5 des Gesetzentwurfs?

Das auch in Art. 1 § 4 Abs. 5 festgeschriebene Wesentlichkeitskriterium einer 25%igen Flächenzunahme hier ebenso sachfremd wie in Art. 1 § 2 Satz 4. Eine Veränderung der Lärmbelastung sollte dann als wesentlich im Sinne einer Neufestsetzung betrachtet werden, wenn sich der äquivalente Dauerschallpegel an der Grenze des Lärmschutzbereichs um mehr als 3 dB(A) erhöht. In diesem Zusammenhang ist ein Bezug auch auf nicht bewohnte Gebiete wichtig, um eine angemessene Siedlungssteuerung in unbewohnten Gebieten sicherzustellen (vgl. Antwort zu Frage 4 der SPD-Fraktion).

Die Regelungen des Art. 1 § 4 Abs. 5 dürfen nicht dazu führen, dass bereits ausgebaute Flugplätze, für die Lärmschutzzonen nach Art. 1 § 2 Abs. 2 Ziff. 1 a) festgelegt wurden, bei einer Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche nach dem 31.12.2010 die noch schärferen für den Neu- und Ausbau nach dem Gesetzentwurf gültigen Grenzwerte (Art. 1 § 2 Abs. 2 Ziff. 1 b)) erfüllen müssen.

Antworten der Flughafen München GmbH

5. Wird der vorliegende Gesetzentwurf dem Anspruch einer angemessenen Siedlungssteuerung gerecht?

Eher nicht. Zur Begründung wird auf die Antworten zu den Fragen 5 bis 8 der SPD-Fraktion verwiesen.

6. Halten Sie die Ausnahmeregelungen zum Bauverbot in § 5 des Gesetzentwurfs insgesamt für gerechtfertigt? Wenn nein,
a. warum nicht?

Die bisherigen Ausnahmen von Bauverboten sind zu streichen. Die Ausweitung der Ausnahmeregelungen ist inakzeptabel, da durch sie zukünftigen Nutzungskonflikten nicht vorgebeugt, sondern diese verschärft werden. Zur Begründung wird auf die Antworten zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu den Fragen 5 bis 7 der SPD-Fraktion verwiesen.

- b. Welche einzelnen Ausnahmeregelungen halten Sie allerdings für sinnvoll?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 (dritter Spiegelstrich) sowie Frage 3 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

7. Welche Auswirkungen wird § 5 n.F. nach Ihrer Einschätzung in der Praxis haben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 der SPD-Fraktion verwiesen.

8. Trägt diese Regelung insbesondere dazu bei, in der Zukunft Raumnutzungskonflikte zu entschärfen? Wenn nein, warum nicht?

Nein. Zur Begründung wird auf die Antworten zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion sowie Frage 5 der SPD-Fraktion verwiesen.

9. Wie ist § 5 n.F. im Hinblick auf die bauliche Erweiterung bereits bestehender Errichtungen auszulegen? Können also bestehende Krankenhäuser, Altenheime etc. in den Schutzzonen weiterhin baulich erweitert werden?

In § 5 wird lediglich festgelegt, dass diese schutzbedürftigen Einrichtungen nicht errichtet werden dürfen. Einem Ausbau dieser Einrichtungen stünde daher nichts entgegen.

10. Halten Sie die Sanktionen für Fälle, in denen Bauherren innerhalb des Lärmschutzbereiches Gebäude errichten, ohne die erforderlichen Schallschutzanforderungen einzuhalten, für ausreichend?

Der Gesetzentwurf enthält hinsichtlich des sog. Bauherrenschallschutzes keine ausreichenden Regelungen. Es wird auf die Antwort zu Frage 3 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

11. Sind die Regelungen zur Beteiligung der Öffentlichkeit angemessen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 der SPD-Fraktion verwiesen.

Fragen der Fraktion DIE LINKE.

1. Halten Sie den in § 4 Absatz 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm definierten Anwendungsbereich des Gesetzes für sachgerecht?

Antworten der Flughafen München GmbH

Nein.

Der Kabinettsentwurf erfasst pauschal alle Verkehrsflughäfen und würde somit auch für Verkehrsflughäfen wie Barth mit 4.600, Heringsdorf mit 8.700 und Schwerin-Parchim mit 9.100 Flugbewegungen in 2005 gelten. Wie Verkehrslandeplätze sollten auch Verkehrsflughäfen dann vom Geltungsbereich des Gesetzes ausgenommen werden, wenn sie nur eine gewisse Anzahl von Flugbewegungen aufweisen. Darüber hinaus sollte nur auf die Flugbewegungen im Fluglinien- oder Ferienflugverkehr abgestellt werden, um einen realen Zusammenhang zur Lärmsituation herzustellen, da der Flugbetrieb mit kleineren Flugzeugen wesentlich weniger zum Fluglärm beiträgt als die in aller Regel im Fluglinien- oder Ferienflugverkehr eingesetzten größeren Flugzeuge. Als Grenze des Anwendungsbereiches werden 15.000 Flugbewegungen im Fluglinien- oder Ferienflugverkehr jährlich vorgeschlagen. Zudem würde eine andere Regelung zu einem unvermeidbaren administrativen Aufwand für kleine Flugplätze führen, obwohl deren Lärmschutzzonen kaum über den Flugplatzbereich hinausgehen würden. Die Erfahrungen mit dem bisherigen FluglärmG zeigen, dass die kleineren Verkehrsflughäfen (Saarbrücken, Erfurt) keine Schallschutzaufwendungen hatten, die aus dem FluglärmG resultieren. Es ist daher nicht sinnvoll, noch kleinere Flugplätze in den Geltungsbereich aufzunehmen.

2. Halten Sie die zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche gewählte sog. Sigma-Regelung für sachgerecht und sinnvoll in ihrer Anwendung?

Sachgerecht und international üblich ist die Berücksichtigung der realen Verteilung der Flugbewegungen. Um jedoch auch Ausnahmesituationen in der Betriebsrichtungsverteilung zu berücksichtigen, kann die Standardabweichung (Sigma) der Betriebsrichtungsverteilungen innerhalb der verkehrsreichsten sechs Monate eines Jahres über einen längeren Zeitraum (10 Jahre) bzw. das Zweifache der Standardabweichung am Tage und das Dreifache der Standardabweichung in der Nacht, wie im Gesetzentwurf vorgesehen, herangezogen werden. Exakte Vorgaben für die Berechnung von Sigma (Bezugszeitraum verkehrsreichste sechs Monate, Berechnung von Sigma auf Basis der vergangenen 10 Jahre) sind im Gesetz bzw. im untergesetzlichen Regelwerk noch festzuschreiben. Es ist allerdings festzuhalten, dass mit dieser Regelung Lärm berechnet wird, der bei Messungen über den gleichen Bezugszeitraum nicht feststellbar ist.

3. Halten Sie die in § 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm getroffenen Festlegungen für Bauverbote und die davon möglichen Ausnahmen für sinnvoll?

Nein. Auf die Antworten zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu den Fragen 5 bis 7 der SPD-Fraktion wird verwiesen.

4. Halten Sie die in § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm enthaltenen Kriterien und insbesondere die vorgeschlagenen Grenzwerte und den Dauerschallpegel LAeq zur Einrichtung der Lärmschutzbereiche für die Tagschutzzonen und die Nachtschutzzone für sinnvoll und angemessen?

Auf die Antworten zu den Fragen 10 bis 14 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu Frage 1 der SPD-Fraktion im Themenbereich Lärmwirkungsforschung wird verwiesen.

5. Halten Sie die für die Nachtschutzzonen gewählten Kriterien inklusive des zusätzlichen Kriteriums L_{Amax} für einen Schutz der Nachtruhe der Anwohner für ausreichend?

Auf die Antworten zu Frage 10, 13 und 14 der CDU/CSU-Fraktion sowie Frage 1 der SPD-Fraktion im Themenbereich Lärmwirkungsforschung wird verwiesen.

6. Wie beurteilen Sie die festgelegten Grenzwerte und gesetzlichen Bestimmungen vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen an den Flughäfen Hamburg und München sowie

Antworten der Flughafen München GmbH

des am 16.3.2006 ergangenen Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zum Bau des Flughafens Berlin-Brandenburg-International?

Die bisher festgelegten Regelungen an den Flughäfen sind sehr unterschiedlich:

- Flughafen Hamburg: Tags L_{eq4} 64 dB(A); je Nachthälfte 2 x 70 dB(A) und $L_{eq3} = 51$ dB(A); Außenwohnbereichsentschädigung $L_{eq4} = 67$ dB(A) (jährl. aktualisiert)
- Flughafen München: Tags AI/NNI-Regelung ergänzt, 67 dB(A); Nachts 6 x 70 dB(A); Außenwohnbereichsentschädigung $L_{eq3} = 65$ dB(A) ergänzt mit 19 x 85 dB(A)

Diese Regelungen für den passiven Schallschutz entsprechen nur ungefähr den Regelungen des Gesetzentwurfes. Die Festlegung zur Außenwohnbereichsentschädigung im Gesetzentwurf geht weit darüber hinaus. Es wird auf Antwort zu Frage 10 der SPD-Fraktion verwiesen.

Zu BBI: Es wird auf die Antwort auf Frage 5 der Fraktion Bündnis90 / DIE GRÜNEN zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung hingewiesen.

7. Halten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehenen Beteiligungsrechte für Anwohner und anerkannte Lärmschutz- und Naturschutzverbände für ausreichend?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 der SPD-Fraktion hingewiesen.

Fragen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Wie beurteilen Sie den ursprünglich im Entwurf des Bundesumweltministeriums enthaltenen Vorschlag zur Einschränkung der Bebauung, nach dem die Möglichkeit, Wohnungen in der Schutzzone 1 zu errichten, wenn zum Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereiches ein Bebauungsplan oder § 34 Baugesetzbuch dies zulässt, entschädigungsfrei 7 Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches erlischt?

Eine solche Regelung wäre als Kompromiss zwischen den Interessen der Flughafenbetreiber und den Entwicklungsinteressen der angrenzenden Gemeinden vertretbar. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion, 3. Spiegelstrich, verwiesen.

2. Ist das Ziel einer zukünftigen Verhinderung von lärmempfindlicher Nutzung im Flughafenumfeld mit dem vorliegenden Gesetzentwurf zu erreichen, nach dem Wohnungen auch nach der Festsetzung des Lärmschutzbereiches im Geltungsbereich eines bekannt gemachten Bebauungsplans errichtet werden können, wenn dieser der Erhaltung, der Erneuerung, der Fortentwicklung einschließlich einer Erweiterung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen dient und keine in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten für die weitere bauliche Entwicklung der Gemeinde bestehen?

Nein, dieses Ziel ist angesichts der Ausnahmeregelungen des Gesetzentwurfs zum Bauverboten nicht zu erreichen. Es wird wiederum auf die Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion, 1. Spiegelstrich, verwiesen.

3. Welche Regelungen sind Ihrer Meinung nach für eine lärmschutzoptimierte Siedlungsentwicklung in Flughafennähe erforderlich?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

4. Teilen Sie die Auffassung, dass die neue Bestimmungen den Genehmigungsbehörden und Gerichten keine Möglichkeit mehr lassen, an einzelnen Standorten anspruchsvollere Lärmwerte festzusetzen, weil ihnen zur Folge bei Planfeststellungsverfahren und Genehmigungen für

Antworten der Flughafen München GmbH

Flugplätze die Lärmgrenzwerte des Fluglärmgesetzes zur Festlegung von Lärmschutzbereichen im Rahmen der Abwägung zugrunde gelegt werden. Im Interesse der Rechtsklarheit und Verfahrensbeschleunigung ist dies in der Tat anzustreben (analog Schiene und Straße).

Allerdings wird durch die Regelungen des Gesetzentwurfes eine Verbindlichkeit der Lärmgrenzwerte in Art. 1 § 2 Abs. 2 (noch) nicht festgeschrieben. Es wird analog auf die Antwort zu Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

5. Welche bereits existierenden Rechtsinstrumente für aktiven Lärmschutz im Genehmigungs- und Planungsrecht (lt. EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie) sollten Ihrer Meinung nach die mit dem Gesetz vorgesehen Maßnahmen zum passiven Schallschutz flankieren, um einen wirksamen Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sicher zu stellen?

Das FluglärmG hat zum Ziel, den passiven Lärmschutz der Anwohner von Flugplätzen und die Siedlungssteuerung zu regeln. Dieser Regelungsinhalt sollte nicht erweitert werden, da für die Festschreibung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen bereits rechtliche Grundlagen vorhanden sind.

Generell muss allerdings sichergestellt werden, dass den Flughäfen mit der Erfüllung der Anforderungen des passiven Lärmschutzes bzw. der Entschädigung auch die für sie dringend notwendige Planungs- und Betriebssicherheit garantiert wird. Großinvestitionen in neue Anlagen sind nur zu rechtfertigen, wenn auch eine entsprechende Investitionssicherheit i. S. einer Gewährleistung der entsprechenden Nutzungsmöglichkeiten gegeben ist. Die entsprechenden Schutzregelungen müssen daher abschließend in Planfeststellung und Genehmigung nach LuftVG enthalten sein.

Berechnungsverfahren / Kostenfolgen

Fragen der Fraktion der CDU/CSU

1. In jüngster Vergangenheit sind einige Planfeststellungsbeschlüsse ergangen bzw. wurden von den Verwaltungsgerichten verhandelt. In welchem Verhältnis steht der Gesetzentwurf zu den jüngsten Entscheidungen der Verwaltungsgerichte zur Planfeststellung von Flughafenausbauten?

Es wird auf die Antworten zu Frage 6 der Fraktion DIE LINKE zum Themenbereich Planungs- und Baurecht sowie zu Frage 5 der Fraktion Bündnis90 / DIE GRÜNEN zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung hingewiesen.

2. Der Luftverkehrsstandort Deutschland steht im Wettbewerb mit anderen Standorten in Europa. Die Hubflughäfen in Paris, Madrid, Amsterdam oder London stehen für Umsteigeverbindungen in Konkurrenz zu den deutschen Flughäfen, vor allem zu München und Frankfurt/Main. Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf im Vergleich zum Schutz vor Fluglärm in anderen europäischen Ländern unter dem Wettbewerbsaspekt, aber auch unter dem Aspekt der Planungsbeschleunigung und Entbürokratisierung?

Die finanziellen Belastungen des Luftverkehrsstandortes Deutschland sind in den letzten Jahren, ausgehend von einem bereits hohen Niveau, weiter gestiegen. Hier sind insbesondere die hohen finanziellen Aufwendungen nach LuftSiG zu nennen. Eine ungerechtfertigt hohe Belastung durch Aufwendungen zum Schutz vor Fluglärm würde in Addition zu anderen Kostenbelastungen zu einem wettbewerbsfeindlichen Belastungsniveau führen und somit zur Verlagerung von Verkehrsaufkommen zu im Vergleich zu deutschen Flughäfen weniger stark mit Kosten belasteten Flughäfen außerhalb von Deutschland führen. Der internationale Vergleich der Lärmvorschriften in Europa macht deutlich (vgl. Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion zum Themenkomplex Lärmwirkungsforschung), dass mit der

Antworten der Flughafen München GmbH

Novellierung des Fluglärmsgesetzes in Deutschland die europaweit insgesamt schärfsten Regelungen in Kraft treten würden.

In Bezug auf Planungsbeschleunigung, Planungssicherheit muss die Novellierung unbedingt einen Beitrag leisten, da Ausbauverfahren in Deutschland wegen der rechtlichen Unsicherheiten viel zu lange dauern.

3. In der EU-Richtlinie zur Harmonisierung der Erfassung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist im Hinblick auf die Berechnung von Fluglärm das Berechnungsverfahren ECAC Doc. 29 vorgeschlagen worden. Als Vorbild für dieses Verfahren gilt die „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an Flugplätzen“.
Hat sich dieses Berechnungsverfahren bewährt und sollten wir grundsätzlich auch weiterhin an diesem, in der Rechtsprechung bestätigten Berechnungsverfahren festhalten?

Die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an Flugplätzen (AzB) hat sich grundsätzlich bewährt. An ihr sollte festgehalten werden. Jedoch ist die AzB in einigen Teilbereichen zur Berücksichtigung tatsächlicher Entwicklungen des Fluggeräts und der Flugverfahren zu überarbeiten.

4. Ist das Kriterium „Vergrößerung des Lärmschutzbereiches um 25%“ im Art.1 §2 Abs.2 Satz 4 Ziel führend und umsetzbar?

Dieses Kriterium ist zwar ohne weiteres umsetzbar, es ist im Sinne der Beurteilung von Betroffenen jedoch nicht zielführend. Es wird auf die Antwort zu Frage 4 der SPD-Fraktion zum Themenbereich Planungs- und Baurecht verwiesen.

5. Sind die Kriterien für die „sonstige wesentliche bauliche Erweiterung“ eines Flughafens gemäß Art.1 §2 Abs.2 Satz 4 und entsprechend Art.1 §4 Abs.5 des Gesetzentwurfes zueinander kongruent? Welche Maßstäbe sollten an die Feststellung einer wesentlichen baulichen Änderung angelegt werden?

Die Festlegung eines Kriteriums zur Feststellung der Wesentlichkeit von baulichen Veränderungen hinsichtlich der Fluglärmbelastung (Art.1 § 2 Abs. 2 Satz 4) umfasst einen Sachverhalt, der von der Frage der Neufestsetzung von Lärmschutzbereichen für Flugplätze (Art. 1 § 4 Abs. 5) unterschieden werden muss. Insofern müssen beide Kriterien nicht kongruent sein. Ersteres setzt eine bauliche Veränderung des Flugplatzes voraus und führt bei Erreichen oder Überschreiten des Wesentlichkeitskriteriums zur generellen Anwendung der strengeren Lärmgrenzwerte für Neu- und Ausbau statt der Bestandwerte. Die Neufestsetzung von Lärmschutzbereichen dient allein der Anpassung des Lärmschutzbereichs an eine sich ggf. verändernde Lärmsituation, ohne zu einer Verschärfung der einzuhaltenden Grenzwerte zu führen.

Es wird auf die Antworten zu Frage 4 der SPD-Fraktion sowie Frage 4 der FDP-Fraktion zum Themenbereich Planungs- und Baurecht verwiesen.

6. Sollte es grundsätzlich erforderlich sein, wie in Art.1 § 4 Abs. 5 vorgesehen, bei einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung in der Umgebung von Flughäfen infolge der Änderung des Flugbetriebes Lärmschutzbereiche neu festzusetzen, auch wenn die Veränderung der Lärmbelastung nur unbewohnte Gebiete betrifft? Wie sollte im Vergleich dazu eine Lösung aussehen, die auf die Erhöhung der Lärmbetroffenheit in tatsächlich bewohntem Gebiet abstellt?

Für die Neufestsetzung von bestehenden Lärmschutzbereichen nach Art.1 § 4 Abs. 5 ist es nicht relevant, ob durch die Veränderung der Lärmbelastung bewohnte oder unbewohnte Gebiete betroffen werden, da der Lärmschutzbereich neben der Lärmschutzfunktion vor allem auch eine Siedlungssteuerungsfunktion übernimmt. Diese bezieht sich ausdrücklich auch auf unbewohnte Gebiete.

Im Gegensatz dazu muss bei der Feststellung einer wesentlichen baulichen Änderung nach Art.1 § 2 Abs. 2 Satz 4 auf die Zunahme der Lärmbetroffenheit in bewohnten Gebieten abgestellt werden, da nur dort eine Lärmbetroffenheit auftreten kann.

Antworten der Flughafen München GmbH

7. Entspricht es der Lärmwirkungsforschung, auch Flugzeuge unter 14 t MTOW voll in die Zahl der Flugbewegungen einzurechnen?

Siehe Antwort zu Frage 8.

8. Ist die Begrenzung „Leichtflugzeuge“ im Art.1 §4 Abs.1 Pkt.2 richtig gewählt?

Die Regelung des § 4 ist in sich nicht schlüssig, da auch sehr kleine Verkehrsflughäfen (z.B. Barth mit 4.640 Flugbewegungen, Heringsdorf mit 8.740 Flugbewegungen) in den Geltungsbereich fallen, wohingegen Verkehrslandeplätze erst ab einer Grenze von 25.000 Flugbewegungen von den Regelungen des Gesetzes erfasst werden.

Diese Unstimmigkeit kann nur behoben werden, indem man auf die Flugbewegungen des Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehrs abstellt (Vorschlag: 15.000). Da diese Verkehre mit größerem Fluggerät abgewickelt werden, wird damit ein besserer Zusammenhang zur Lärmsituation hergestellt. Der Flugbetrieb mit kleineren Flugzeugen trägt wesentlich weniger zum Fluglärm bei als der mit größeren Flugzeugen. Außerdem wäre sonst der Aufwand für kleine Flugplätze nicht vertretbar, zumal die Lärmschutzzonen kaum über den Flugplatzbereich hinausgehen würden. Die Erfahrungen mit dem bisherigen FluglärmG zeigen, dass die kleineren Verkehrsflughäfen (Saarbrücken, Münster/Osnabrück, Erfurt) keine Aufwendungen haben, die aus dem FluglärmG resultieren. Es ist daher nicht sinnvoll, noch kleinere Flugplätze in den Geltungsbereich aufzunehmen, zumal § 4 Abs. 8 immer noch die Möglichkeit eröffnet, für weitere Flugplätze Schutzbereiche festzulegen, wenn es "der Schutz der Allgemeinheit erfordert".

9. Ist die Formulierung des Art. 2 §8 Abs.1 Satz 3 und 4 „Im Rahmen der Abwägung sind ... die anwendbaren Werte ... zu Grunde zu legen“ in der Planungspraxis und vor Gericht so un-zweideutig und abschließend, dass zukünftig Rechtsunsicherheiten vermieden werden?

Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion zum Themenbereich Planungs- und Baurecht verwiesen.

10. Ist es sinnvoll, die Berechnung und Festsetzung der Lärmschutzzonen von zivilen Flughäfen allein den einzelnen Bundesländern zu übertragen?

Nein, diese Verlagerung ist nicht sinnvoll, da das für die Berechnung notwendige Wissen auf Länderebene erst aufgebaut werden müsste. Bisher wurde die Berechnung der Lärmschutzzonen vom UBA vollzogen.

11. Ist die unterschiedliche Behandlung von Verkehrsflugplätzen und Verkehrslandeplätzen bei einer gleichen Zahl von Flugbewegungen gerechtfertigt?

Hierfür gibt es keine Rechtfertigung. Der Gesetzentwurf müsste für Verkehrsflugplätze und Verkehrslandeplätze die gleichen Schwellenkriterien verwenden. Es wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.

Fragen der Fraktion der SPD

1. Ist das Abstellen auf einen Dauerschallpegel und auf Maximalpegel mit bestimmten Häufigkeiten geeignet, den Schutz des Nachtschlafes sicher zu stellen?

Dieses Konzept hat sich in der Vergangenheit bewährt. Es berücksichtigt, dass für die Belästigung in der Nacht vor allem Einzelschallpegel bestimmend sind. Dieses vielfach – zuletzt in der Entscheidung des Bundesverwaltungsgericht über den Flughafen BBI – gerichtlich bestätigte Schutzkonzept für die Nacht wird auch durch die Lärmsynopse der

Antworten der Flughafen München GmbH

Wissenschaftler Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng bestätigt. Ein ausschließliches Abstellen der Schutzzonenausweisung auf Dauerschallpegel würde allerdings die Zonenfestlegung deutlich vereinfachen.

2. Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf in Bezug auf
 - a) die Kostenfolgen für die Luftverkehrswirtschaft,
 - b) seinen Einfluss auf ihre Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Vergleich und gegenüber anderen Verkehrsträgern sowie im Hinblick auf die weiteren Wachstumsmöglichkeiten im Luftverkehr ein?

Es wird auf die Antworten zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

3. Wie bewerten Sie die Anforderungen des Gesetzentwurfs im Vergleich zu Maßnahmen des Fluglärmschutzes an ausländischen Flugplätzen?

Es wird auf die Antworten zu Frage 1 der CDU/CSU-Fraktion zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung verwiesen.

4. Wie beurteilen Sie das im Gesetzentwurf vorgesehene Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der Fluglärmimmissionen? Werden die Auswirkungen der zeitlich schwankenden Lärmbelastungen insbesondere bei der Nutzung der unterschiedlichen Betriebsrichtungen am Flugplatz angemessen berücksichtigt (sog. SIGMA-Regelung)?

Grundsätzlich muss gelten, dass Fluglärm physikalisch exakt zu ermitteln ist, um die Belastungen richtig abzubilden. Daher ist bei Dauerschallpegelermittlungen die Realverteilung zugrunde zu legen. Diese gibt die an den Flughäfen vorherrschende Lärmbelastung wieder. Im Rahmen der Diskussionen über die Berücksichtigung der je nach Windrichtung wechselnden Betriebsrichtungen wurde als Kompromisslösung die SIGMA-Regelung gefunden. Diese führt gegenüber der bisherigen Lärmberechnung zu einer Vergrößerung der Lärmschutzzonen und stellt daher einen Kompromiss der hierzu vertretenen Interessen dar.

Fragen der Fraktion der FDP

1. Entspricht das Verfahren zur Berechnung des Mittelungspegels zeitgemäßen und anerkannten Standards der Wissenschaft?

Ja.

2. Steht das gewählte Berechnungsverfahren im Einklang mit europäischen Vorgaben?

Ja. Mit dem $L_{eq(3)}$ wird ein international anerkannter Standardwert für die Ermittlung des Fluglärms herangezogen.

3. Wie beurteilen Sie alternativ europäische Lärmindizes, wie sie in der EU-Umgebungslärmrichtlinie festgelegt sind?

In der Umgebungslärm-Richtlinie wird mit dem L_{den} ein 24-h-Mittelungspegel verwendet, der den Lärm über den Tag, die Abendstunden und die Nacht mittelt. Die Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung belegen hingegen, dass dieser Ansatz die Wirkung des Fluglärms nicht hinreichend genau widerspiegelt und daher für den Schutz der Gesundheit weniger geeignet ist.

Antworten der Flughafen München GmbH

Richtigerweise unterscheidet daher das Fluglärmschutzgesetz zwischen Tagpegeln und Nachtpegeln und entsprechenden Schutzbedarf.

4. Welches Berechnungsverfahren wird in anderen Staaten der EU angewandt?

Die in den Ländern der EU verwendeten Berechnungsverfahren beruhen in den meisten Fällen auf dem $L_{eq(3)}$. Dieser wird je nach Verwendungszweck als 24-h- oder 16-h-Mittelungspegel berechnet.

5. Halten Sie es für richtig, dass im Gesetzentwurf auf die sog. 100/100-Regelung oder vergleichbare Verfahren verzichtet wurde?

Die 100/100 Regelung führt zu einer fiktiven Verdoppelung der Flugbewegungen und bildet daher auch die tatsächliche Lärmbelastung nicht zutreffend (weil im Schnitt um 3 dB(A) zu hoch) ab. Auch die Lärmwirkungsforschung hat sich ablehnend gegenüber der 100/100-Regelung positioniert, die international völlig unüblich ist. Es ist daher nur konsequent, auf eine solche Vorgabe zu verzichten.

6. Ist nach Ihrer Meinung eine Festlegung des Anwendungsbereichs auf Verkehrslandeplätze mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen im Jahr angemessen und sachgerecht, oder teilen Sie die Auffassung, dass sich der Anwendungsbereich an einer Zahl von 50.000 Flugbewegungen entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie orientieren sollte?

Es wird auf die Antwort zu Frage 8 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

7. Teilen Sie die in der Begründung zum Gesetzentwurf dargestellte Kostenfolge, nach dem die deutschen Verkehrsflugplätze für Maßnahmen nach diesem Gesetz in den kommenden Jahren 614 Mio. Euro bzw. 738 Mio. Euro (für den Fall des Ausbaus der Flughäfen Bremen und Köln/Bonn) aufbringen müssen?

Die in der Gesetzesbegründung dargestellten Kostenfolgen beruhen auf einer im Februar 2005 fertig gestellten Kostenschätzung der Arbeitsgruppe des BMU und des BMVBS. Die Arbeitsgruppe legte für die Kostenschätzung den Novellierungsentwurf vom 22. Juni 2004 zugrunde. Dieser entspricht nicht mehr in allen Bestimmungen dem jetzt diskutierten Entwurf der Bundesregierung. Daher ist nun tendenziell mit geringeren Kosten für die Flughäfen zu rechnen. Eine Neuberechnung wurde durch die Arbeitsgruppe des BMU nicht vorgenommen, so dass keine genaueren Angaben zu den Kostenfolgen des vorliegenden Entwurfs gemacht werden können. Die oben genannten Kostenangaben können zur ungefähren Orientierung herangezogen werden. (Siehe auch die Begründung des Gesetzentwurfes).

8. Was bedeutet dies für die internationale Wettbewerbssituation der deutschen Verkehrsflughäfen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

9. Teilen Sie die Einschätzung der Bundesregierung, dass unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten sind?

Die mit der Novellierung des Fluglärmgesetzes anfallenden Kosten können auch zu steigenden Ticketpreisen führen. Wie stark dieser Anstieg ausfällt, hängt von der Ausgestaltung des Gesetzes und den zukünftigen Verhandlungen zwischen Airlines und Flughäfen ab. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass die mit dem Fluglärmgesetz verbundenen Kosten ohne weiteres an die Airlines und damit an die Passagiere weitergegeben werden können. Die Beurteilung der Auswirkungen auf das Preisniveau ist daher eine komplexe Frage, deren Beurteilung zum jetzigen Zeitpunkt fast unmöglich erscheint.

Fragen der Fraktion DIE LINKE.

1. Halten Sie die Kostenfolgen sowohl der im Gesetzentwurf vorgeschlagenen als auch der ggfs. von Ihnen befürworteten weitergehenden Regelungen für Erstattungen und Entschädigungen in ihren Kostenfolgen für vertretbar?

Die Kostenauswirkungen der in den letzten Jahren vorgelegten Gesetzesentwürfe waren sehr unterschiedlich. Durch dem Wegfall kostentreibender und tatsächlich nicht zu rechtfertigender Regelungen sind die Kosten in einen noch tragbaren Bereich gekommen. Für die Flughäfen stehen daher eher die Fragen der Planungssicherheit und der Siedlungssteuerung im Fokus der kommenden Diskussionen. Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

2. Erwarten Sie von den Folgekosten des Gesetzes Auswirkungen auf die Entwicklung des Luftverkehrs?

Wenn den zusätzlichen Kosten Planungssicherheit und die Absicherung zukünftiger Entwicklungsmöglichkeiten der Flughafeninfrastruktur gegenüberstehen, sind die Folgen für die Entwicklung des Flugverkehrs (noch) vertretbar.

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

Fragen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Wie beurteilen Sie die Anwendung der Lärmindizes L_{AeqTag} bzw. $L_{AeqNacht}$ als Berechnungsgrundlage vor dem Hintergrund der europaweit bei der Lärmaktionsplanung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie gültigen Indizes L_{den} und L_{night} ?

Die Berechnung der Lärmindizes $L_{AeqNacht}$ und L_{night} weist keine Unterschiede auf. Einzig die zusätzliche Heranziehung des Einzelschallpegels im Gesetzentwurf geht über die Regelungen der EU hinaus. Zur Beurteilung der Tageswerte L_{AeqTag} und L_{den} wird auf die Antwort zu Frage 3 der FDP-Fraktion verwiesen.

2. Wie hoch schätzen Sie die Mehrkosten ein, die durch eine spätere Umrechnung der Lärmindizes aufgrund der nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie verbindlichen Erstellung von Lärmkarten für alle Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr bis spätestens 30.6.2007 entstehen?

Diese Kosten sind schwer zu ermitteln, dürften jedoch im Vergleich zu den mit der Novellierung des Fluglärmsgesetzes anfallenden Kosten eher gering sein.

3. Können Sie bestätigen, dass die Verwendung der Lärmindizes L_{AeqTag} bzw. $L_{AeqNacht}$ bei zivilen Flugplätzen zu einer zwischen 1 und 5 dB(A) niedrigeren und damit weniger scharfen Bewertung des Lärmgeschehens gegenüber einer Verwendung des L_{den} führt?

Diese Betrachtung muss umgekehrt werden. Bei der Berechnung des Lärmindex L_{den} werden Lärmereignisse in den Abendstunden mit einem Zuschlag von 5 dB(A) und Lärmereignisse in der Nacht mit einem Zuschlag von 10 dB(A) gegenüber ihrer realen Lautstärke versehen. Je nach Größe des Anteils des Abend- und vor allem des Nachtflugverkehrs stellt die Verwendung des L_{den} folglich eine Verschärfung der vorgeschlagenen Grenzwerte dar. Damit ist gleichzeitig klargestellt, dass der Index L_{den} nicht ohne Umrechnung der von der Lärmwirkungsforschung verwendeten L_{eq} -Skala in einem Gesetzentwurf angewendet werden könnte. Diese Umrechnung würde für jeden Flugplatz aufgrund individueller Verteilung der Flugbewegungen auf die Tages-, Abend- und Nachtzeit unterschiedlich

Antworten der Flughafen München GmbH

ausfallen müssen, um für die Anwohner gleiche Schutzbedingungen schaffen zu können. Der L_{den} ist deshalb weniger geeignet als der $L_{eq(3)}$.

4. Welche Folgen hat die Anwendung der so genannten Sigma-Regelung, die auch Lärmbelastung für Anwohner, die außerhalb der Hauptflugrichtung wohnen, aber vorübergehenden Belastungen (z.B. bei langanhaltenden, ungewöhnlichen Witterungsbedingungen oder bei umfangreichen Sanierungsmaßnahmen) ausgesetzt sind?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 der SPD-Fraktion verwiesen.

5. Würden Sie eine andere Regelung für den angemessenen Schutz dieser Anwohner vor Fluglärm für sinnvoller erachten?

Die bisher in Deutschland und international übliche Realverteilung ist die sinnvollste und der Realität am besten angepasste Methode zur Berechnung von Fluglärm. Auch für die internationale Vergleichbarkeit ist die Realverteilung die sinnvollste Methode zur Berechnung von Fluglärm. Auch hier wird auf die Antwort zu Frage 4 der SPD-Fraktion verwiesen.

6. Wie beurteilen Sie die in der Begründung zum Gesetz aufgeführten Schätzungen zu den Kostenfolgen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 7 der FDP-Fraktion verwiesen.

Entschädigungsfragen

Fragen der Fraktion der CDU/CSU

1. Nach dem Regierungsentwurf bleibt die Regelung der Verfahren zur Erstattung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen und der Erstattung der Außenwohnbereichsschädigung nachfolgenden Rechtsverordnungen vorbehalten.
 - Sollten im Interesse der Planungssicherheit und des Vollzuges die Regelungen zu den Erstattungsverfahren zeitgleich mit dem Fluglärmschutzgesetz in Kraft gesetzt werden?
 - Wie könnten möglichst einfache und in der Praxis leicht vollziehbare Verfahren aussehen?

Die Regelungen zu den Erstattungsverfahren beeinflussen maßgeblich die Auswirkungen des Fluglärmschutzgesetzes und sind daher möglichst abgestimmt und gleichzeitig mit dem Fluglärmschutzgesetz zu verabschieden.

Die Verfahren selbst sind in bewährter Weise abzuwickeln. Dabei ist von komplizierten Regelungen der in 1-dB(A)-Schritten zu erfolgender Entschädigung, wie sie der Regierungsentwurf in § 9 Abs. 1, 2 und 5 beschrieben sind, eher zu Gunsten einfacherer Gestaltungen abzurufen.

2. Ist es möglich im Gesetz einen positiven Anreiz zu verankern, um den Einsatz von lärmgeminderten Flugzeugen voran zu bringen? Sollte in diesem Zusammenhang die Möglichkeit lärmabhängiger Landegebühren zu verlangen im Gesetz verankert werden?

Die Möglichkeit der Einführung lärmabhängiger Landeentgelte gibt es bereits und wird von fast allen Flughäfen genutzt. Einzelne Verkehrsflughäfen haben zudem auf lokalen Lärmmessungen beruhende Entgeltsysteme eingeführt, die zu den fortschrittlichsten Systemen weltweit zählen. Auf EU-Ebene sollte darüber hinaus durchaus der Versuch unternommen werden, zu weiteren triebwerksbezogenen Lärminderungsvorschriften zu kommen.

Antworten der Flughafen München GmbH

3. Ist der Entschädigungsgrenzwert für Beeinträchtigungen im Außenbereich nach Art.1 §9 Abs.5 im Verhältnis zum Pegelwert der Tagschutzzone 1 so eindeutig gefasst, dass als Grenzwert der Wert von 65 dB (A) verbindlich heranzuziehen ist?

Die für lärmbedingte Beeinträchtigungen der Nutzung des Außenwohnbereichs (Terrassen und Balkone) geltenden Grenzwerte müssen - wie nach der bisherigen Rechtspraxis - an entschädigungsrechtlichen Kriterien und nicht an denen des Gesundheitsschutzes ausgerichtet sein. Als insoweit maßgeblicher Pegelwert sollten generell 65 dB(A) festgelegt werden. Die Koppelung des Entschädigungswertes an den Wert für den Gesundheitsschutz am Tage (60 dB(A) im Gesetzentwurf) ist daher nicht sinnvoll.

Fragen der Fraktion der SPD

1. Ist es gelungen, die Ansprüche auf passiven Schallschutz für Wohngebäude in hochgradig fluglärmbelasteten Gebieten entsprechend den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung angemessen und wirksam festzusetzen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung verwiesen.

2. Halten Sie eine weitere Straffung bzw. Reduzierung des Zeitraumes von der Festsetzung des Lärmschutzbereiches bis zum Anspruch auf Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen sowie Entschädigungszahlungen für angemessen?

Die komplizierten Regelungen in § 9 Abs. 1, 2 und 5 wonach die Entschädigung in 1 dB(A)-Schritten zu erfolgenden hat, sind kaum umsetzbar und würden somit den Vollzug des Gesetzes unnötig erschweren.

Fragen der Fraktion der FDP

1. Halten Sie eine Differenzierung nach Lärmwerten bei der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, wie sie im Gesetzentwurf vorgesehen ist, für notwendig?

Eher nicht. Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der SPD-Fraktion verwiesen.

2. Sind in diesem Zusammenhang die unterschiedlichen Fristen für die Entstehung von Ansprüchen auf Erstattung sachgerecht?

Ebenfalls eher nicht. Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der SPD-Fraktion verwiesen.

3. Wie beurteilen Sie bei der Erstattung von Aufwendungen die Unterscheidung zwischen neuen und wesentlich baulich erweiterten und bestehenden Flugplätzen bei gleichzeitiger zusätzlicher Differenzierung nach zivilen und militärischen Flugplätzen?

Die Unterschiede zwischen den Grenzwerten für zivile und des militärische Flugplätze sind nicht nachvollziehbar (siehe auch Antwort zu Frage 4 zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung). Die Unterscheidung zwischen Ausbau- und Bestandsflughäfen macht hingegen Sinn, da beim Ausbau von Flughäfen andere Kriterien als beim Bestand herangezogen werden müssen.

4. Wie bewerten Sie in diesem Zusammenhang insbesondere die Benachteiligung von Grundstücken im Schutzzonenbereich von Militärflugplätzen?

Diese Benachteiligung ist für zivile Flugplatzbetreiber nicht nachvollziehbar (siehe auch Antwort zu Frage 4 zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung).

Antworten der Flughafen München GmbH

5. Werden diese Differenzierungen dem Gesundheitsschutz der betroffenen Anwohner gerecht?

Es wird auf Antwort zu Frage 4 zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung verwiesen.

6. Wie könnte nach Ihrer Vorstellung alternativ ein einfacheres und praktikableres Verfahren zur Erstattung aussehen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der SPD-Fraktion verwiesen.

7. Sollte wie im bisherigen Fluglärmgesetz ein Erstattungshöchstbetrag pro qm anrechenbarer Wohnfläche festgeschrieben werden? Wenn ja, wie hoch wäre ein sachgerechter Höchstbetrag nach Ihrer Auffassung?

Wie in der bisherigen Regelung sollten die Erstattungsgrenzen im Fluglärmgesetz festgeschrieben und nicht in eine künftige Rechtsverordnung verschoben werden. Die hier vorgeschlagenen Erstattungsgrenzen wurden im Rahmen einer AG-Kostenschätzung des BMU und BMVBS einvernehmlich festgeschrieben:

- für Schallschutzfenster 65,00 € je qm anrechenbare Wohnfläche,
- für Schallschutzmaßnahmen an Dächern 180,00 € je qm anrechenbare Wohnfläche der dort gelegenen Aufenthalts- und Schlafräume und
- für schallgedämmte Belüftungseinrichtungen 400,00 € je Stück.

8. Ist nach Ihrer Auffassung eine Regelung zur Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs im Fluglärmgesetz sinnvoll oder ist dies vielmehr eine Frage des Luftverkehrsrechts?

Die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs ist eine Frage des luftrechtlichen Fachplanungsrechts. Sie wird in Ausbaurverfahren gestellt und sollte daher grundsätzlich im Luftverkehrsrecht verankert werden. Im Sinne einer baldigen Novellierung der gesetzlichen Grundlagen kann die Außenwohnbereichsentschädigung jedoch auch im Fluglärmgesetz durch eine entsprechende Änderung des LuftVG (vgl. Art. 2 als Ansatzpunkt) geregelt werden.

9. Entsprechen die Vorschriften zur Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs im Hinblick auf die Lärmwerte und der Differenzierung nach Art des Flugplatzes einem angemessenen Interessenausgleich der Beteiligten?

Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 3 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

10. Sehen Sie es als gerechtfertigt an, dass der Gesetzentwurf eine Entschädigung für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs ab 60 dB(A) L_{eq3} tagsüber vorsieht und damit über die von den Gerichten bestätigte Verwaltungspraxis von 65 dB(A) L_{eq3} hinaus geht?

Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 3 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

11. Teilen Sie die Auffassung, dass es im Sinne der Rechtssicherheit sinnvoll wäre, das Verfahren zur Ermittlung und Erstattung der Außenwohnbereichsentschädigung bereits im Gesetz selber oder zumindest in einer zeitgleichen Rechtsverordnung zu regeln?

Diese Auffassung wird geteilt, da eine nachstehende Rechtsverordnung die Kostenauswirkungen des Gesetzes maßgeblich beeinflussen kann.

12. Wie könnte nach Ihrer Vorstellung ein einfaches und in der Praxis leicht vollziehbares Verfahren aussehen?

Antworten der Flughafen München GmbH

Für die Außenwohnbereichsentschädigung könnten die in der AG-Kostenschätzung des BMU und BMVBS einvernehmlich festgeschriebene Entschädigungspauschalen herangezogen werden. Danach beträgt die Höhe der Geldentschädigung 5.000,00 Euro pro Einfamilienhaus; bei Zwei- und Mehrfamilienhäusern erhöht sich dieser Betrag um jeweils 2.000,00 Euro pro abgeschlossener Wohnung. Für Eigentumswohnungen beträgt die Geldentschädigung 3.500,00 Euro pro Wohnung.

Fragen der Fraktion DIE LINKE.

1. Halten Sie die Regelungen zu Erstattungen und Entschädigungen für ausreichend?

Die Regelungen zur Erstattung und Entschädigung müssen noch hinreichend konkretisiert werden. Ansonsten wird auf die Antworten zu Frage 3 der CDU/CSU-Fraktion sowie zu Frage 1 der SPD-Fraktion zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung hingewiesen.

2. Halten Sie die abweichenden Regelungen für militärische Flughäfen für sachgerecht?

Nein. Es wird auf die Antwort zu Frage 4 der FDP-Fraktion zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung verwiesen.

3. Halten Sie die langen Übergangsfristen zur Zahlung von Erstattungen und Entschädigungen einerseits für sachgerecht und andererseits aus Kostengesichtspunkten für gerechtfertigt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der SPD-Fraktion verwiesen.

Fragen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Halten Sie, die im Gesetzentwurf vorgesehene lange zeitliche Streckung der Kostenerstattung durch die Flughafenbetreiber an Grundstückseigentümer für angemessen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der SPD-Fraktion verwiesen.

2. Wie bewerten Sie die nach dem Gesetzentwurf vorgesehene Schlechterstellung der Anwohner von militärischen Flugplätzen gegenüber denen von zivilen Flughäfen, wenn den Anwohnern von militärischen Flughäfen in den Schutzzonen nur der Einbau von Schallschutzfenstern nicht aber die Kosten für Belüftungseinrichtungen erstattet werden?

Eine Schlechterstellung von Anwohnern militärischer Flugplätze ist nicht gerechtfertigt. Insofern wird auf die Antwort zu Frage 4 der FDP-Fraktion zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung verwiesen.

3. Wie beurteilen Sie die Entschädigungsregelungen für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.

Fragen der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Halten Sie, die im Gesetzentwurf vorgesehene lange zeitliche Streckung der Kostenerstattung durch die Flughafenbetreiber an Grundstückseigentümer für angemessen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 der SPD-Fraktion verwiesen.

Antworten der Flughafen München GmbH

2. Wie bewerten Sie die nach dem Gesetzentwurf vorgesehene Schlechterstellung der Anwohner von militärischen Flugplätzen gegenüber denen von zivilen Flughäfen, wenn den Anwohnern von militärischen Flughäfen in den Schutzzonen nur der Einbau von Schallschutzfenstern nicht aber die Kosten für Belüftungseinrichtungen erstattet werden?

Eine Schlechterstellung von Anwohnern militärischer Flugplätze ist nicht gerechtfertigt. Insofern wird auf die Antwort zu Frage 4 der FDP-Fraktion zum Themenbereich Lärmwirkungsforschung verwiesen.

3. Wie beurteilen Sie die Entschädigungsregelungen für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 der CDU/CSU-Fraktion verwiesen.