

Eckpunkte der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm

1. Ausweitung des Anwendungsbereichs des Fluglärmgesetzes

I. Sachstand

Nach dem Fluglärmgesetz von 1971 müssen für Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind, und für militärische Flugplätze, die dem Betrieb von Strahlflugzeugen zu dienen bestimmt sind, Lärmschutzbereiche festgesetzt werden. Darüber hinaus enthält § 1 Satz 2 des Gesetzes die Ermächtigung, für weitere Flugplätze, die dem Betrieb von Strahlflugzeugen zu dienen bestimmt sind, Lärmschutzbereiche festzulegen, wenn der Schutz der Allgemeinheit dies erfordert.

Insbesondere die Umweltverbände vertreten die Auffassung, dass weitere Flugplätze in den Anwendungsbereich des Gesetzes einbezogen werden sollten, damit u.a. auch die Umgebung kleinerer Flugplätze besser als bisher vor Fluglärm geschützt wird. In der Vergangenheit durchgeführte Überprüfungen bei vom bisherigen Fluglärmgesetz nicht erfassten Flugplätzen ergaben allerdings, dass auf der Grundlage des Ermittlungs- und Bewertungsverfahrens des geltenden Fluglärmgesetzes bei derartigen Flugplätzen keine Lärmschutzbereiche zustande gekommen wären, die sich in relevanter Weise auf das Flugplatzumland erstreckt hätten. Diese Situation könnte sich durch die Novelle des Fluglärmgesetzes jedoch deutlich verändern.

II. Stellungnahme

Aus umweltpolitischer Sicht wird eine Ausweitung des Anwendungsbereichs des Fluglärmgesetzes auf weitere Flugplätze angestrebt, um eine Gleichbehandlung materiell vergleichbarer Fluglärmsituationen zu erreichen. Erfasst werden sollten im Ergebnis alle Flugplätze, bei denen sich unter Anwendung des künftigen Ermittlungs- und Bewertungsverfahrens praktisch relevante Lärmschutzbereiche ergäben.

III. Vorschlag

Ausweitung des Anwendungsbereichs des Fluglärmgesetzes mit dem Ziel, materiell vergleichbare Fluglärmsituationen gleich zu behandeln. Auf der Grundlage vom Umweltbundesamt angeforderter ergänzender Modellrechnungen für vom geltenden Fluglärmgesetz nicht erfasste Flugplätze wird geprüft, wie die Grenzziehung im Einzelnen auszugestalten ist. Im Ergebnis sollten die Flugplätze erfasst werden, bei denen sich unter Anwendung des novellierten Fluglärmgesetzes praktisch relevante Lärmschutzbereiche ergeben. Aus Klarstellungsgründen sind Luft-Boden-Schießplätze ausdrücklich in den Anwendungsbereich des Gesetzes aufzunehmen.

2. Modernisierung des Berechnungsverfahrens

I. Sachstand

Das im Fluglärmgesetz von 1971 festgelegte Verfahren zur Ermittlung und Bewertung von Fluglärm weist einige Besonderheiten auf. Hierzu zählt insbesondere das in der Anlage zu § 3 des Gesetzes festgelegte Verfahren zur Bildung des äquivalenten Dauerschallpegels mit dem Äquivalenzfaktor $q =$

4. Bei diesem Faktor führt eine Verdopplung der Zahl der Fluglärmereignisse zu einer Erhöhung des Mittelungspegels um 4 dB. Dagegen wird in den nationalen Lärmschutzregelungen für alle anderen Geräuschquellenarten (Straßen- und Schienenverkehr, Industrie- und Freizeitlärm) und zunehmend in den Regelungen anderer Staaten zum Fluglärm (z.B. Schweiz, Skandinavien mit Zuschlägen für Lärmereignisse am Abend und in der Nacht, USA mit Zuschlag für Lärmereignisse in der Nacht) der energieäquivalente Mittelungspegel LAeq(3) mit dem Äquivalenzfaktor $q = 3$ als Standard verwendet. Nicht zuletzt wegen seiner vielfältigen Anwendung ist der energieäquivalente Dauerschallpegel heute der unter Wirkungsgesichtspunkten am genauesten untersuchte Deskriptor für Belastungen durch Umweltlärm.

Der Deutsche Bundestag hat in seinem Beschluss vom 2. September 1998 eine Modernisierung des Berechnungsverfahrens bei größtmöglicher Harmonisierung mit den Verfahren in anderen Bereichen gefordert. Die Immissionsschutzbehörden der Länder schlagen bereits seit längerem eine Anpassung des im Fluglärmgesetz festgelegten Verfahrens zur Bewertung von Fluglärm an die in anderen Bereichen gebräuchlichen Methoden vor, da dies die Vergleichbarkeit von Angaben zu den Geräuschimmissionen aus verschiedenen Geräuschquellenarten verbessern würde.

II. Stellungnahme

Im Ergebnis erscheint eine Anpassung des im Fluglärmgesetz festgelegten Verfahrens zur Ermittlung der Fluglärmimmissionen an die in anderen Bereichen üblichen Methoden hinsichtlich des energieäquivalenten Dauerschallpegels LAeq(3) mit einem Äquivalenzfaktor $q = 3$ angebracht.

Dagegen belegen die Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung, dass der im geltenden Fluglärmgesetz festgelegte Bezugszeitraum - die 6 verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres - unter Zugrundelegung der prognostizierten Verteilung der Start- und Landerichtungen für die Beschreibung der Belästigungswirkungen langdauernder Fluglärmbelastungen insgesamt sehr gut geeignet ist. Daher wird empfohlen, diese Festlegungen beizubehalten.

III. Vorschlag

Modernisierung des Ermittlungsverfahrens für die Bestimmung der Schutzzonen 1 und 2 auf der Grundlage des bei anderen Geräuschquellenarten gebräuchlichen energieäquivalenten Mittelungspegels LAeq(3) für den Tag.

3. Absenkung der Grenzwerte für die Schutzzonen-Festlegung bei Verkehrsflughäfen

I. Sachstand

Das Fluglärmgesetz von 1971 legt als Grenzwert für die Schutzzone 1 einen äquivalenten Dauerschallpegel von 75 dB fest. In dieser Zone dürfen Wohnungen und schutzwürdige Einrichtungen grundsätzlich nicht errichtet werden, der Flugplatzhalter hat Entschädigungen für Bauverbote zu leisten und Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an früher errichteten Wohngebäuden zu erstatten. Die Schutzzone 2, in der Wohngebäude nur errichtet werden dürfen, wenn bestimmte bauliche Schallschutzanforderungen eingehalten werden, umfasst den Bereich in der Flugplatzumgebung, in dem der fluglärmbedingte Dauerschallpegel einen Wert von 67 dB übersteigt. Nach § 16 des geltenden Gesetzes können die Länder im Einzelfall weitergehende planungs- und entschädigungsrechtliche Regelungen treffen; die Länder haben hiervon in unterschiedlichem Umfang Gebrauch gemacht.

Bereits in ihrem Fluglärmbericht vom 7. November 1978 (BT-Drs. 8/2254) hat die Bundesregierung die Auffassung vertreten, dass auch jenseits der Grenzen der Lärmschutzbereiche Belästigungen auftreten können. Mit dem Ziel, auch die außerhalb der Schutzzonen lebenden Anwohner in ihren Wohnungen besser vor Fluglärm zu schützen, haben zahlreiche Verkehrsflughäfen in den vergangenen Jahrzehnten über das geltende Fluglärmgesetz hinausgehende freiwillige Programme durchgeführt, bei denen Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden außerhalb der Schutzzone 1 finanziert wurden.

Der Deutsche Bundestag hat in seinem Beschluss vom 2. September 1998 eine Verbesserung des Gesamtschutzniveaus (Zumutbarkeitsgrenzen, Schutzzonen, Schutzauflagen, Eingriffsschwellen, Bewertungsverfahren) gefordert. Eine Ausweitung der Schutzzonen und Verbesserungen des Schutzniveaus sind zweifellos das zentrale fachliche und politische Anliegen des Novellierungsvorhabens. Zur Begründung wird von den in diesem Bereich tätigen Umweltverbänden vor allem geltend gemacht, dass das Fluglärmgesetz hinter den in vielen anderen Bereichen der Lärmbekämpfung seit den 70er Jahren erreichten Fortschritten zurückgeblieben sei. Außerdem könne das Gesetz aufgrund der Verkleinerungstendenzen der Schutzzonen in den letzten Jahrzehnten seine Planungsfunktion, nämlich die Siedlungsentwicklung in der Umgebung der Flugplätze zu beeinflussen, vor allem bei den Verkehrsflughäfen nicht mehr erfüllen.

II. Stellungnahme

Aus den Resultaten der Lärmwirkungsforschung lassen sich für den Bereich der Fluglärmimmissionen auf der Basis des energieäquivalenten Dauerschallpegels LAeq(3) über den 16-Stunden-Tag Grenzwerte für die Schutzzone 1 von 65 dB und für die Schutzzone 2 von 60 dB ableiten. Der Wert von 65 dB orientiert sich an dem bedeutenden Qualitätsziel der Lärmbekämpfungspolitik, der Vermeidung gesundheitlicher Beeinträchtigungen. Belästigungen und sonstige Beeinträchtigungen durch Fluglärm können erst bei deutlich niedrigeren fluglärmbedingten Mittelungspegeln ausgeschlossen werden. Auf der Grundlage der genannten Parameter wurden Modellrechnungen für einige beispielhafte Verkehrsflughäfen durchgeführt. Diese ergaben deutliche Ausweitungen der Lärmschutzbereiche, die in der Regel etwas über die in den 70er und 80er Jahren festgelegten Lärmschutzbereiche hinausgehen. Ein derartiges Resultat würde der Forderung nach einer "Weitergabe des emissionsseitigen technischen Fortschritts an die Bevölkerung" entsprechen. Die vorgeschlagenen Grenzwerte sollen außerdem in Zukunft periodisch dem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse - insbesondere der Lärmwirkungsforschung - angepasst werden. Auf der Grundlage der vorliegenden Modellrechnungen werden für eine weitergehende Bewertung Kostenabschätzungen erstellt. Dabei wird berücksichtigt, dass in den früher festgesetzten Schutzzonen bereits im Rahmen des geltenden Fluglärmgesetzes baulicher Schallschutz realisiert wurde und dass in Teilbereichen über das geltende Gesetz hinausgehende Schallschutzmaßnahmen durchgeführt wurden.

III. Vorschlag

Absenkung der Grenzwerte für die Schutzzone 1 auf 65 dB und für die Schutzzone 2 auf 60 dB bei Verkehrsflughäfen entsprechend dem Stand der Lärmwirkungsforschung zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken und zur Verminderung erheblicher Belästigungen. In Zukunft periodische Anpassung der Grenzwerte entsprechend dem Stand der wissenschaftlichen Erkenntnisse.

4. Absenkung der Grenzwerte für die Schutzzonen-Festlegung bei Militärflugplätzen unter Berücksichtigung der Unterschiede zwischen zivilem und militärischem Flugbetrieb

I. Sachstand

Das Fluglärmgesetz vom 30. März 1971 erfasst und bewertet die Fluglärmimmissionen in der Umgebung von Verkehrsflughäfen und militärischen Flugplätzen anhand desselben Bewertungsverfahrens und gleicher Grenzwerte. An den Verkehrsflughäfen gingen seit den 70er Jahren durch technische Fortschritte bei den modernen Verkehrsflugzeugen und Triebwerken die Maximalpegel der einzelnen Fluglärmereignisse deutlich zurück. Zugleich stieg die Zahl der Flugbewegungen beträchtlich an, und der Flugbetrieb an den Verkehrsflughäfen erstreckt sich mittlerweile in erheblichem Umfang auf die besonders lärmsensiblen Abend- und Nachtstunden sowie auf das Wochenende. Dagegen sind bei den seit Ende der 80er Jahre verbliebenen militärischen Flugplätzen die Flugbewegungszahlen in vielen Fällen eher zurückgegangen. Auch findet bei den Militärflugplätzen in den lärmsensiblen Zeiten (abends, nachts, am Wochenende) normalerweise kein oder nur ein deutlich verminderter Flugbetrieb statt.

Vor dem Hintergrund dieser divergierenden Entwicklungstendenzen wurde diskutiert, die militärischen Flugplätze generell aus dem Geltungsbereich des Fluglärmgesetzes auszunehmen oder im Ermittlungs- und Bewertungsverfahren des novellierten Fluglärmgesetzes unter Wirkungsgesichtspunkten zwischen zivilem und militärischem Flugbetrieb zu differenzieren.

II. Stellungnahme

Die vorgeschlagene Herausnahme der bisher erfassten Militärflugplätze aus dem Fluglärmgesetz wäre ein umweltpolitischer Rückschritt, der bei den betroffenen Bürgern auf Unverständnis stoßen würde. Zudem wäre für den Fall einer Ausklammerung der Militärflugplätze eine analoge Anwendung der Regelungen des Fluglärmgesetzes durch die Rechtsprechung nicht auszuschließen. Der Vorschlag, die militärischen Flugplätze aus dem Geltungsbereich des Gesetzes auszunehmen, kann daher nicht befürwortet werden. Angestrebt wird vielmehr eine unter Wirkungsgesichtspunkten begründete Differenzierung zwischen Zivil- und Militärbereich, die auch Kostengesichtspunkten angemessen Rechnung trägt. Unter der Annahme, dass in Anlehnung an die im Bereich des anlagenbezogenen Lärmschutzes gebräuchlichen, wirkungsseitig begründeten Differenzierungsparameter auch bei Fluglärmimmissionen Wirkungszuschläge von 5 dB für den Abend und das Wochenende und von 10 dB für die Nacht berücksichtigt würden, ergäben sich allein durch die unterschiedliche zeitliche Verteilung des Flugbetriebs Wirkpegeldifferenzen zwischen zivilem und militärischem Flugbetrieb von 3 dB. Aus dieser Abschätzung können für Militärflugplätze verschärfte Grenzwerte von 68 dB für die Schutzzonen 1 und von 63 dB für die Schutzzonen 2 abgeleitet werden. Schließlich ist zu prüfen, inwieweit festgelegt werden sollte, dass nach Ablauf einer angemessenen Übergangsfrist auch für die Militärflugplätze die gleichen Anforderungen wie für Zivilflughäfen gelten sollen.

Modellrechnungen auf der Grundlage der genannten Grenzwerte von 68 und 63 dB haben für einige beispielhaft ausgewählte militärische Flugplätze Ausweitungen der Lärmschutzbereiche ergeben. In der Regel erreichen die in den Modellrechnungen ermittelten Schutzzonen 1 etwa den Umfang der heutigen Schutzzonen 2. Für die militärischen Flugplätze werden Kostenschätzungen auf der Grundlage der genannten Modellannahmen erstellt, um die Auswirkungen der Novellierungsvorschläge für den Bereich der Militärflugplätze umfassender bewerten zu können.

III. Vorschlag

Bei militärischen Flugplätzen Absenkung der Grenzwerte für die Schutzzone 1 auf zunächst 68 dB und für die Schutzzone 2 auf zunächst 63 dB unter Berücksichtigung der sich aus der unterschiedlichen zeitlichen Verteilung des militärischen und zivilen Flugbetriebs ergebenden Wirkungsunterschiede. Nach Ablauf einer angemessenen Übergangsfrist sollen die für Verkehrsflughäfen geltenden Grenzwerte der Schutz zonen 1 und 2 auch auf die Militärflugplätze angewandt werden.

5. Verbesserung des Schutzes der Nachtruhe (Nachtschutzzonen an Flughäfen mit Nachtflugbetrieb, Nachtflugbeschränkungen)

I. Sachstand

Das geltende Fluglärmgesetz berücksichtigt zwar Flugbewegungen in der Nacht bei der Ermittlung der Schutz zonen 1 und 2, kennt jedoch keine separat ausgewiesene Schutzzone, die hinsichtlich Abgrenzung und Rechtsfolgen auf den Schutz der Nachtruhe ausgerichtet ist. Der Deutsche Bundestag hat in seinem Beschluss vom 2. September 1998 die Nachtfluglärmproblematik angesprochen und dabei eine stärkere Gewichtung von Lärmereignissen in empfindlichen Zeiten gefordert. Die Koalitionsvereinbarung enthält die Aussage, dass der Schutz vor Verkehrslärm, besonders während der Nachtruhe, auf eine verbesserte gesetzliche Grundlage gestellt wird.

Umfangreicher Nachtflugbetrieb findet nur an wenigen Verkehrsflughäfen statt, dort führt der nächtliche Fluglärm aber vielfach zu Konflikten zwischen Flughafen und Anwohnern. Hierdurch kann die Akzeptanz des Luftverkehrs in den betroffenen Regionen zunehmend in Frage gestellt werden.

II. Stellungnahme

Von allen Beteiligten wird erwartet, dass ein novelliertes Fluglärmgesetz auch für das Problemfeld des Nachtfluglärms angemessene Lösungen bereitstellt. Unter Wirkungsgesichtspunkten wird primär die Notwendigkeit gesehen, gesundheitlich relevante Schlafstörungen bei den von nächtlichem Fluglärm betroffenen Anwohnern der Flugplätze zu vermeiden. Dieses Ziel kann in fachlich überzeugender Weise nur durch die Festlegung einer Nachtschutzzone erreicht werden, deren Kontur sich ausschließlich aus den nächtlichen Fluglärmereignissen bestimmt. Die Grenze der Nachtschutzzone soll bei einem aus Wirkungsuntersuchungen abgeleiteten, auf den Schutz vor gesundheitsrelevanten Störungen des Nachtschlafes abstellenden Wert des Mittelungspegels über die Nacht von 50 dB außen liegen. Als Rechtsfolge ist im Sinne des Verursacherprinzips an die Erstattung der Kosten für den Einbau belüfteten Schallschutzes durch den Flugplatzhalter gedacht. Die Auswirkungen der Nachtschutzzonen werden nur die wenigen Verkehrsflughäfen betreffen, an denen in beträchtlichem Umfang Nachtflugbetrieb stattfindet. Modellrechnungen lassen allerdings erwarten, dass bei diesen Flughäfen ausgedehnte Nachtschutzzonen entstehen. Im Hinblick auf die besonderen Lärmprobleme des Nachtflugverkehrs erscheint es darüber hinaus geboten, bei der Novelle des Fluglärmgesetzes Betriebszeiteinschränkungen für laute Verkehrsflugzeuge ins Luftverkehrsrecht aufzunehmen. In Frage kommt vor allem ein generelles Verbot nächtlicher Starts und Landungen von Verkehrsflugzeugen, die nicht auf der Bonusliste für besonders lärmgeminderte Verkehrsflugzeuge stehen. Außerdem sollte sichergestellt werden, dass neben BMVBW auch BMU an der Fortschreibung der Bonusliste mitwirkt.

Durch die genannten Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes der Nachtruhe kann in aller Regel erreicht werden, dass in ausreichend belüfteten Schlafräumen nächtliche Maximalpegel von 55 dB oder mehr nicht auftreten. Sofern es gleichwohl im Einzelfall regelmäßig zu Überschreitungen dieses Maximalwertes kommt, besteht auch außerhalb der Nachtschutzzone ein Anspruch auf belüfteten

Schallschutz.

III. Vorschlag

Ausweisung von Nachtschutzzonen, deren Grenze bei einem auf den Schutz vor gesundheitsrelevanten Störungen des Nachtschlafes abstellenden Wert des Nacht-Mittelungspegels von 50 dB außen liegt. Rechtsfolge ist nach dem Verursacherprinzip die Erstattung von Kosten für belüfteten Schallschutz durch den Flugplatzbetreiber. Als weitere Maßnahmen zur Verbesserung des Schutzes der Nachtruhe werden Betriebszeiteinschränkungen für laute Verkehrsflugzeuge ins Luftverkehrsrecht aufgenommen.

Sofern trotz dieser Maßnahmen im Einzelfall regelmäßig nächtliche Maximalpegel von 55 dB im Schlafräum bei zu Lüftungszwecken geöffneten Fenstern erreicht oder überschritten werden, führt dies auch außerhalb der Nachtschutzzone zu einem Anspruch auf belüfteten Schallschutz.

6. Weitergehende Regelungen für den Neubau und die wesentliche Änderung von Flugplätzen

I. Sachstand

Nach dem geltenden Fluglärmgesetz werden Lärmschutzbereiche sowohl für bestehende Flugplätze wie für den Neubau und die wesentliche Änderung von Flugplätzen nach denselben Kriterien festgesetzt. In der Praxis haben die zuständigen Behörden und die Gerichte jedoch für den Neubau und die wesentliche Änderung von Flugplätzen Schutzmaßnahmen festgelegt, deren Umfang regelmäßig deutlich über das vom Fluglärmgesetz derzeit Geforderte hinausgeht. Auch in vielen anderen Bereichen des Lärmschutzes gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von lärmrelevanten Einrichtungen strengere Anforderungen an den Schutz vor Lärmimmissionen als bei vorhandenen. Beispiele hierfür sind die Lärmschutzregelungen für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen, aber auch die sich unter Berücksichtigung des Bestandsschutzes in der Praxis ergebenden Anforderungen an den Lärmschutz bei industriell und gewerblich genutzten Anlagen.

II. Stellungnahme

Aus fachlichen und rechtlichen Gründen erscheint es geboten, für den Neubau und die wesentliche Änderung von Flughäfen materiell weitergehende Regelungen zum Schutz vor Fluglärm zu treffen. In Frage kommt hierfür vor allem die Festlegung abgesenkter Grenzwerte für die Schutzzone 1 von 60 dB und für die Schutzzone 2 von 55 dB sowie eine Entschädigungsregelung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs (Terrassen, Balkone etc.) in der Schutzzone 1. Zudem ist eine Definition der wesentlichen Änderung eines Flugplatzes zu treffen, die exakt die für eine relevante Lärmsteigerung kausalen Veränderungen am Flughafen erfasst und diese von den aus einem allgemeinen Verkehrszuwachs resultierenden Erhöhungen der Lärmbelastungen abgrenzt, die Anlass zu einer regulären Überprüfung der Lärmschutzbereiche sind. Einen Lösungsansatz stellt die insoweit vergleichbare Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dar, die Lärmschutzregelungen nur für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen trifft.

III. Vorschlag

Festlegung abgesenkter Grenzwerte für die Schutzzone 1 von 60 dB und für die Schutzzone 2 von 55 dB sowie Einführung einer Entschädigungsregelung für Beeinträchtigungen des

Außenwohnbereichs beim Neubau und bei der wesentlichen Änderung von Flugplätzen. Bei der Definition der wesentlichen Änderung wird auf das insoweit vergleichbare Konzept der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zurückgegriffen, die Lärmschutzregelungen nur für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen und Schienenwegen trifft.

7. Verbesserung der luftverkehrsrechtlichen Vorschriften - stärkere Bürgerbeteiligung

I. Sachstand

Bereits mit dem Fluglärmgesetz von 1971 wurden umweltbezogene Bestimmungen in das Luftverkehrsgesetz aufgenommen. Diese Regelungen haben sich durchaus bewährt, allerdings wurden wiederholt Forderungen erhoben, die Vorschriften des Luftverkehrsrechts zum Schutz vor Fluglärm weiter zu konkretisieren, für die Anwendungspraxis besser handhabbar zu machen und hinsichtlich der materiellen Ziele auszuweiten.

II. Stellungnahme

Vor diesem Hintergrund und angesichts des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 2. September 1998, der eine Ausweitung der Bürgerbeteiligung fordert, sollten bei der Novelle des Fluglärmgesetzes auch Regelungen für eine ausgeweitete Unterrichtung der Bürger und zur verstärkten Einbindung von Betroffenenvertretern in Beratungs- und Entscheidungsgremien getroffen werden. Dazu sollten in das Luftverkehrsrecht detaillierte Vorschriften zu Art und Umfang der regelmäßig zu veröffentlichenden Messdaten von Fluglärmüberwachungsanlagen an Verkehrsflughäfen, zur Unabhängigkeit und zu den Befugnissen des Lärmschutzbeauftragten, zur künftigen Zusammensetzung der Fluglärmkommissionen, zur Pflicht für die Errichtung von Lärmschutzkommissionen an militärischen und an weiteren zivilen Flugplätzen, zur Verbesserung der Berücksichtigung der Lärmschutzbelange bei der Festlegung von Flugstrecken und -verfahren und zur praktischen Durchsetzung der entsprechenden Regelungen im Flugbetrieb aufgenommen werden.

III. Vorschlag

Verbesserung der luftverkehrsrechtlichen Regelungen zum Schutz vor Fluglärm mit den Schwerpunkten umfassende Information der Bürger, Bürgerbeteiligung bei Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm sowie Festlegung von Flugstrecken und -verfahren.