

Hintergrundinformationen zur Novellierung des Fluglärmgesetzes

Die Gesetzesnovelle für ein Fluglärmgesetz regelt die **Einrichtung von Lärmschutzbereichen** in der Umgebung von Flugplätzen. Bei einem Lärmschutzbereich handelt es sich um ein Gebiet außerhalb des Flugplatzgeländes, das durch verschiedene Schutzzonen bestimmt wird.

Ein Lärmschutzbereich untergliedert sich in Abhängigkeit von der Höhe der Fluglärmbelastungen am Tag und in der Nacht in zwei Tag-Schutzzonen und eine Nacht-Schutzzone. Für diese gelten spezifische, nach der Höhe der Fluglärmbelastung abgestufte sowie zwischen Tag- und Nachtschutz-Zonen unterscheidende Rechtsfolgen vorwiegend auf der Basis von Dauerschallpegeln für den Tag und für die Nacht. Für die Abgrenzung der Nacht-Schutzzone wird zusätzlich auf Maximalpegel (L_{Amax}) abgestellt, die laute Einzelereignisse in der Nacht berücksichtigen.

Der **Geltungsbereich** der Novelle umfasst die größeren zivil genutzten Flugplätze. Die Festlegung des Anwendungsbereichs orientiert sich in erster Linie an den zu erwartenden Lärmimmissionen und ist weitgehend abhängig vom luftrechtlichen Genehmigungsstatus des Flughafens.

Daneben werden die militärischen Flugplätze erfasst, an denen in relevantem Umfang militärische Strahlflugzeuge eingesetzt werden, zudem militärische Flugplätze, an denen auf Grund des Einsatzes schwerer propellergetriebener Flugzeuge relevante Fluglärmbelastungen im Flughafenumland zu erwarten sind.

Ebenso sind Lärmschutzbereiche auch dann festzulegen, wenn ein Flugplatz neu gebaut oder wesentlich baulich erweitert wird. Um dem größeren Planungsspielraum der Flugplatzunternehmen bei Neu- und Ausbau von Flugplätzen sowie der größeren Belastungswirkung von neuen Lärmquellen Rechnung zu tragen, werden gegenüber den Werten der bestehenden Flugplätze, abgesenkte Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Flugplätzen festgelegt.

Unterscheidung bei der Behandlung von zivilem und militärischem Fluglärm

Relevante Unterschiede bestehen in der zeitlichen Struktur und der Verteilung des Auftretens von Fluglärmimmissionen. Im Unterschied zu den zivilen Flugplätzen findet an den militärischen Flugplätzen in den besonders lärmsensiblen Tagesrandzeiten, am frühen Morgen und Abend, in der Mittagszeit sowie am Wochenende und Feiertagen kein oder nur ein deutlich eingeschränkter Flugbetrieb statt. Die Differenzierung der Grenzwerte trägt außerdem dem Umstand Rechnung, dass der Betrieb militärischer Flugplätze und die Durchführung militärischer Übungsflüge auf der Grundlage des Verteidigungsauftrags nach Art. 87a GG sowie der Erfüllung zwischenstaatlicher Verpflichtungen erfolgen.

Hieraus resultiert für die in der Umgebung der militärischen Flugplätze auftretenden Flugzeugimmissionen eine erhöhte Zumutbarkeitsschwelle, die durch die im Gesetz getroffene Differenzierung allerdings quantitativ eng begrenzt ist (3 dB(A)).

Ziel des FLG: zeitgemäße Lärmschutzstandards
Rechts- und Planungssicherheit für die Flughäfen

Schutzzonen für die Nacht

Es werden Nacht-Schutzzonen festgelegt, deren Konturen sich ausschließlich nach der nächtlichen Fluglärmbelastung bestimmen.

Ziel ist es, die vom Nachtfluglärm betroffenen Menschen vor gesundheitlichen Schlafstörungen zu schützen.

Mit der Novelle soll der Schutz der Menschen vor Fluglärm deutlich verbessert und auf Dauer ein tragfähiger Ausgleich der Belange der Luftfahrt einerseits und den berechtigten Lärmschutzinteressen der betroffenen Flugplatzanwohner andererseits erreicht werden.

Vorschriften sollen angepasst werden: Vorgaben für eine vorausschauende Siedlungsplanung und die Festsetzung von Ansprüchen auf passiven Schallschutz für Wohngebäude nach den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung.

Zudem werden inhaltlich eng zusammen gehörende Regelungen des Luftverkehrsgesetzes zum Fluglärmgesetz angepasst.

Lärmgrenzwerte der Schutzzonen gem. Gesetzentwurf Novelle Fluglärmgesetz

1. Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:

Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag} = 60\ dB(A)$,

Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag} = 55\ dB(A)$,

Nacht-Schutzzone

a) bis zum 31.12.2010: $L_{Aeq\ Nacht} = 53\ dB(A)$, $L_{Amax} = 6\ mal\ 57\ dB(A)$,

b) ab dem 01.01.2011: $L_{Aeq\ Nacht} = 50\ dB(A)$, $L_{Amax} = 6\ mal\ 53\ dB(A)$,

2. Werte für bestehende zivile Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:

Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag} = 65\ dB(A)$,

Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag} = 60\ dB(A)$,

Nacht-Schutzzone : $L_{Aeq\ Nacht} = 55\ dB(A)$, $L_{Amax} = 6\ mal\ 57\ dB(A)$,

3. Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 3 und 4:

Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag} = 63\ dB(A)$,

Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag} = 58\ dB(A)$,

Nacht-Schutzzone

a) bis zum 31.12.2010: $L_{Aeq\ Nacht} = 53\ dB(A)$, $L_{Amax} = 6\ mal\ 57\ dB(A)$,

b) ab dem 01.01.2011: $L_{Aeq\ Nacht} = 50\ dB(A)$, $L_{Amax} = 6\ mal\ 53\ dB(A)$,

4. Werte für bestehende militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 3 und 4:

Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag} = 68\ dB(A)$,

Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag} = 63\ dB(A)$,

Nacht-Schutzzone : $L_{Aeq\ Nacht} = 55\ dB(A)$, $L_{Amax} = 6\ mal\ 57\ dB(A)$,

Bei den Grenzwerten wird zwischen bestehenden, neuen bzw. wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen sowie zwischen zivilen und militärischen Flugplätzen differenziert. Außerdem wird für Flugplätze mit relevantem Nachtflugbetrieb erstmals innerhalb eines Lärmschutzbereichs eine Nacht-schutzzone eingerichtet. Der Flugplatzbetreiber muss in hoch belasteten Bereichen die erforderlichen baulichen Schallschutzmaßnahmen an bereits bestehenden Wohnungen finanzieren, vor allem den Einbau von Schallschutzfenstern.

Für die Abgrenzung der Nacht-Schutzzone wird nicht ausschließlich auf Dauerschallpegel während der Nacht ($L_{Aeq\ Nacht}$) abgestellt. Da relevante Beeinträchtigungen des Nachtschlafs auch bei Nichtüberschreitung des Grenzwertes ($L_{Aeq\ Nacht}$) auf Grund lauter Überflüge ereignisse in der Nacht

auftreten können, werden der Nacht-Schutzzone auch Bereiche zugerechnet, in denen fluglärmbedingte Maximalpegel im Rauminnen (L_{Amax}) mit bestimmten Häufigkeiten überschritten werden. Die Häufigkeit wird als Mittelwert der Überschreitungshäufigkeit in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Prognosejahrs festgelegt.

Eine wesentliche bauliche Erweiterung liegt vor, wenn eine Vergrößerung des Lärmschutzbereichs um 25% oder eine Erhöhung der äquivalenten Dauerschallpegels L_{Aeq} Tag oder des äquivalenten Dauerschallpegels L_{Aeq} Nacht an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 3 dB(A) führt.

Spätestens alle 10 Jahre Überprüfung der Werte unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik.

Die Bundesregierung erstattet 10 Jahre nach der Verkündung und dann nach dem Ablauf von jeweils weiteren 10 Jahren Bericht über die Prüfung der aufgeführten Grenzwerte unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik.

Festsetzung der Lärmschutzbereiche

durch Rechtsverordnung der Landesregierung

- für Verkehrsflughäfen
- für Verkehrslandeplätze mit Fluglinien und Pauschalflugreiseverkehr bei über 25.000 Bewegungen pro Jahr
- militärische Flugplätze mit Betrieb von Düsenflugzeugen
- militärische Flughäfen mit Flugzeugen über 20 t und 25.000 Flugbewegungen pro Jahr (ohne Ausbildungsflüge)

Zeitschiene

Ein **Lärmschutzbereich** ist spätestens 2 Jahre nach der Verkündung des Gesetzes neu oder erstmalig festzusetzen, wenn bisher keine Festsetzung erfolgt ist.

An bestehenden zivilen Flughäfen entsteht bei einer Lärmbelastung von *mehr als 70 dB(A)* Dauerschallpegel sofort ein Erstattungsanspruch.

Bei einer Belastung *zwischen 69 dB(A) und 70 dB(A)* Dauerschallpegel entsteht der Erstattungsanspruch mit Beginn des fünften Jahres nach Festsetzung nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches – *zwischen 69 dB(A) und 68 dB(A)* mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches usw. bis zum Beginn des neunten Jahres für das Entstehen der Erstattungsansprüche bei einem Dauerschallpegel *zwischen 66 und 65 dB(A)*. Bei einem bestehenden militärischen Flughafen ist das Verfahren wie oben mit der Maßgabe, dass die genannten Werte um 3 dB(A) höher anzusetzen sind.

Für einen neuen oder wesentlich erweiterten zivilen Flugplatz ist das Verfahren wie oben mit der Maßgabe, dass die genannten Werte um 5 dB(A) niedriger anzusetzen sind.

In einem Lärmschutzbereich dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche schutzbedürftige Einrichtungen **nicht** errichtet werden. In den Tag-Schutzonen des Lärmschutzbereichs gilt Gleiches für Schulen, Kindergärten und ähnliche Einrichtungen.

Ausnahmen: z. B. für Wohnungen im Geltungsbereich eines Bebauungsplans, der vor Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemacht worden ist, wenn dieser der Erhaltung, Erneuerung, Fortentwicklung einschl. der Erweiterung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen

Ortsteilen dient und im Falle der Erweiterung von Ortsteilen, wenn keine anderweitigen Planungsmöglichkeiten für die weitere bauliche Entwicklung der Gemeinde bestehen.

Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und Entschädigung für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs

Dem Eigentümer eines in der Nachtschutzzone gelegenen Grundstücks, auf dem Wohnungen errichtet sind, oder bei dem die Errichtung von baulichen Einrichtungen zulässig ist, werden für *Räume, die nicht nur in unwesentlichem Umfang zum Schlafen benutzt werden*, Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen (bei einem zivilen Flugplatz) einschließlich des Einbaus von Belüftungseinrichtungen erstattet.

Bei Übersteigen des Wertes von *60 dB(A) Dauerschallpegel (in der Nacht)* entsteht der Anspruch *sofort, unter 60 dB(A) bis 59 dB(A)* im fünften Jahr nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs ...vice versa

Bei einem nur auf Grund des Maximalpegel-Kriteriums zur Nachtschutzzone gehörendem Grundstück entsteht der Anspruch erst zwei Jahre nach dem oben beschriebenen Verfahren.

Bei einem neuen oder baulich wesentlich erweiterten Flughafen gilt oben angeführte mit der Maßgabe, dass die angeführten Werte um jeweils 5 dB(A) niedriger anzusetzen sind.

Ausnahmen von der Erstattungspflicht gibt es wenn die Wohnungen schon bei Errichtung einer geltenden Tagschutzzone den Schallschutzanforderungen genügen mussten und wenn schon freiwillige Schallschutzleistungen in Anspruch genommen wurden.

Die Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen werden nur erstattet, soweit sie sich an eine noch zu erlassene *Rechtsverordnung* der Bundesregierung (mit Zustimmung des Bundesrates) mit einem *Höchstbetrag* der Erstattung pro Quadratmeter Wohnfläche halten.

Der Eigentümer eines in der **Tagschutzzone 1** gelegenen Grundstücks, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz Einrichtungen oder Wohnungen errichtet sind (oder die Einrichtung zulässig ist), kann eine angemessene Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in Geld und nach Maßgabe der (noch zu erlassenden Rechtsverordnung) erhalten.

Bei mehr als 65 dB(A) Dauerschallpegel (tags) entsteht der Anspruch auf Erstattung mit der Inbetriebnahme des neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatzes. Bei einem Wert zwischen 65 und 64 dB(A) Dauerschallpegel (tags) mit Beginn des fünften Jahres nach Inbetriebnahme und vice versa.

Für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten militärischen Flughafen gilt das Entsprechende mit der Maßgabe, dass die Werte um 3 dB(A) höher anzusetzen sind.

Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Regelungen über die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs und die Bemessung der Wertminderung und Entschädigung, auch unter Berücksichtigung der Intensität der Fluglärmbelastung, der Vorbelastung und der Art der baulichen Nutzung der betroffenen Flächen. Im Übrigen gelten für das Verfahren die Enteignungsgesetze der Länder.

In der **Tag-Schutzzone 2** dürfen Wohnungen nur errichtet werden, wenn sie auf Kosten des Bauwilligen mit erhöhtem Schallschutz ausgestattet sind. Hier gilt ein im Vergleich zur Tag-Schutzzone 1 und 5 dB(A) niedrigerer Grenzwert von 60 dB(A) sowie bei neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplätzen ein Wert von 55 dB(A). Zwar treten auch in der Tag-Schutzzone 2 noch relevante Fluglärmbelastungen und Belästigungsreaktionen bei den Anwohnern auf, gleichwohl

erscheint es nicht angezeigt, den Neubau von Wohnungen in der Tag-Schutzzone 2 generell zu untersagen.

Finanzielle Auswirkungen

Kostenfolgen der Novelle werden auf 614 Mio. € bis 738 Mio. € geschätzt, zeitlich abgestuft über mehr als 10 Jahre. Substanzielle Einnahmeausfälle werden nicht erwartet. Diese Werte wurden noch mit der 100/100-Regelung gerechnet, die inzwischen durch eine sog. Sigmaregelung ersetzt wurde, die 30 bis 40 % kleinere Flächen ergibt.

Vollzugsaufwand

Für die Ermittlung der Lärmschutzbereiche auf der Grundlage des Gesetzes werden rund 20.000 € pro Flugplatz geschätzt.

Die Preise im Luftverkehr können sich für eine Übergangszeit bis zum Abschluss der Erstattungen geringfügig erhöhen. Die Flughafengesellschaften werden bestrebt sein, die Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen verursachergerecht weiter zu geben (1-2 € pro Ticket).