



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Geschäftsstelle - Frankenstraße 25, 40476 Düsseldorf,
Telefon (02 11) 4 20 91 86, Fax (02 11) 4 20 91 88,
e-mail: bvf-gs@t-online.de, Website: www.fluglaerm.de

Geschäftszeiten: 10-12 Uhr

Bundesministerium für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit
Herrn Ministerialdirektor Dr. Uwe Lahl
Postfach 120629

53048 Bonn

5.10.2004

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen; Beteiligung von Verbänden; Anhörung am 13.9.2004

Sehr geehrter Herr Dr. Lahl,

in der Anhörung baten Sie um schriftliche Präzisierung unserer Auffassung, dass der vorgelegte Entwurf teilweise verfassungswidrig ist.

I.

Hier sind insbesondere die Grenzwerte 65 dB_(A) für die Tagschutzzone 1 und 55 dB_(A) für die Nachtschutzzone 1 bei bestehenden Flugplätzen zu nennen. Beide Werte liegen weit über den Grenzen für mögliche Gesundheitsgefährdungen. Außerdem sind die Fristenregelungen bei noch immer vorhandenen Gesundheitsgefährdungen unzulässig.

Eine Verfassungswidrigkeit ergibt sich aus dem Grundgesetz und den Kommentaren und Dissertationen¹ hierzu und nicht aus der von der Gegenseite angeführten Rechtsprechung zum „enteignungsgleichen Eingriff“, die ganz offensichtlich eine andere Zielsetzung verfolgte. Hierzu (Unterstreichung durch uns):

Mit seinem Urteil² vom 16. März 1995 verbesserte der BGH die Situation der Betroffenen bezüglich der Entschädigungen bei Fluglärm weiter und machte die Grenzen eines enteignenden Eingriffs deutlich. Hierzu sagt Braun³:

„Nicht nur für Fluglärm ist die Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 16. März 1995 bedeutsam, sondern auch für die Bestimmung der Grenzen des enteignungsrechtlich relevanten Eingriffs durch Lärm und für die Frage der völligen Unzumutbarkeit einer Lärmbelastung.“

Immer wieder sind Gerichte ja unsicher, wie mit den im Streitfall gemessenen Lärmpegeln umzugehen ist. Unter der Bezeichnung dB_(A) kann sich kaum ein Richter etwas vorstellen. Während sonst Grenzwerte bei Umweltbeeinträchtigungen penibel eingehalten werden müssen und überwacht werden, wurden - wenn auch in seltenen Fällen - die einzuhaltenden Grenzwerte sogar in Urteilen von Obergerichten bisweilen überhaupt nicht erwähnt oder vorgeblich geringe Überschreitungen begrün-

¹ z.B.: Hermann, M.: Schutz vor Fluglärm bei der Planung von Verkehrsflughäfen im Lichte des Verfassungsrechts. Zur Auslegung des § 9 Abs. 2 LuftVG. Schriften zum Umweltrecht Band 40. Berlin: Duncker & Humblot 1994.

² BGH, Urteil vom 16.3.1995 - III ZR 166/93. Vgl.: Z.Lärmbekämpfung 43 (1996), 52-56.

³ M. Braun: Entschädigung bei Fluglärm: Grenzen eines enteignenden Eingriffs. BGH, Urteil vom 16. März 1995 (III ZR 166/93, OLG Zweibrücken). Z.Lärmbekämpfung 43 (1996), 52-56.

dungslos hingenommen. Der BGH hat in dieser Entscheidung seine Rechtsprechung zu den absoluten Obergrenzen zumutbarer Belastung verfestigt. **Es ergeben sich zwei zu unterscheidende Richtwerte:** Die Richtwerte, die aus den Lärmschutzvorschriften der §§ 1004, 906 BGB in Verbindung mit den in § 906 BGB erwähnten Gesetzen, Verordnungen und Verwaltungsvorschriften fließen, und darüber hinaus die höheren Richtwerte, bei deren Überschreitung sogar enteignungsrechtliche Entschädigungen bei hoheitlichen Eingriffen in Betracht kommen können.

Daß grundsätzlich der Richtwert von 60 dB_(A) in Wohn- und Mischgebieten nicht überschritten werden darf, geht bereits aus §§ 1004, 906 BGB in Verbindung mit den einschlägigen Verordnungen, z.B. Nr. 2.321 TA-Lärm, hervor. Bisweilen, wie bei hoheitlich betriebenen Flugplätzen, versagt der Lärmschutz des BGB. Der Betroffene hat nach dem Fluglärmschutzgesetz vom 31. März 1971 lediglich Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen und darüber hinaus u.U. enteignungsrechtliche Entschädigungsansprüche wenn die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze überschritten ist. Der BGH hat nun erneut bestätigt, daß bei nicht zu untersagenden Lärmmissionen von hoher Hand die enteignungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze in Wohngebieten im allgemeinen bei Mittelungspegeln von 70 bis 75 dB_(A) tagsüber und von 60 bis 65 dB_(A) nachts anzusetzen sei und daß dabei auch Spitzenpegel berücksichtigt werden können. Bei diesen Pegeln werde das Eigentum schwer und unerträglich betroffen, weil die Grundstücke entweder tatsächlich/wirtschaftlich unbebaubar würden oder jedenfalls wegen der im Falle der Bebauung zu erwartenden Beeinträchtigungen der Bewohner und der einzukalkulierenden Mehraufwendungen für erforderliche Schallschutzmaßnahmen eine sogar enteignungsrechtlich relevante, die Opfergrenze übersteigende Wertminderung vorliege. Dies zeigt, weit über die Fluglärmproblematik und die enteignungsrechtliche Problematik hinaus, daß Lärmpegel in den genannten Bereichen nicht nur gegen die §§ 1004, 906 BGB verstoßen, sondern bereits zu einer unzumutbaren Wertminderung der Grundstücke führen. Jedes Urteil müßte sich mit den aufgeführten Grenzwerten auseinandersetzen. Lärmpegel über 60 dB_(A) können nicht für unwesentlich erklärt werden, wenn bei 70 dB_(A) bereits ein enteignender oder enteignungsgleicher Eingriff beginnt.“

Die Schwelle für den enteignungsgleichen Eingriff liegt also um 10 bis 15 dB_(A) über der Gesundheitsgefährdungsgrenze, die bei Mittelungspegeln von 60 dB_(A) tags und bei 45 dB_(A) nachts liegt.

Zur Betrachtung der hier erforderlichen verfassungsrechtlichen Gesichtspunkte verweisen wir auf die Kapitel „Überlegungen zur Verfassungskonformität der Behandlung von Fluglärm betroffenen in Deutschland“ und „Fluglärm betroffene werden in Deutschland besonders schlecht geschützt“ in unserem Buch „Fluglärm 2000“⁴.

Vorab muss aber darauf hingewiesen werden, dass die Verfassung nicht nur vor Gesundheitsgefährdungen, sondern auch vor erheblichen Belastungen schützt. Dies ergibt sich aus Art. 2 Abs. 1 GG⁵:

„Der Betrieb eines Verkehrsflughafens darf nicht zu lärmbedingten objektivierbaren Beeinträchtigungen des physischen Wohlbefindens, wie Kommunikationsstörungen, Störungen der Ruhe, Entspannung und Erholung sowie Minderungen der Konzentrations- und Leistungsfähigkeit führen, soweit solche Beeinträchtigungen nicht ganz

⁴ Oeser, K. u. J. H. Beckers (Hrsg): Fluglärm 2000 - 40 Jahre Fluglärm bekämpfung, Ausblick und Forderungen. Düsseldorf: Springer-VDI 1999.

⁵ Hermann, M.: Schutz vor Fluglärm bei der Planung von Verkehrsflughäfen im Lichte des Verfassungsrechts. Zur Auslegung des § 9 Abs. 2 LuftVG. Schriften zum Umweltrecht Band 40. Berlin: Duncker & Humblot 1994; S. 212 f.

geringfügig sind und soweit sich solche Beeinträchtigungen, insbesondere durch Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes, vermeiden lassen, ohne einen den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden Flugbetrieb in Frage zu stellen. Dies folgt aus dem Verfassungsgrundsatz der Erforderlichkeit (der Abwehr)⁶ von Grundrechtsbeeinträchtigungen.“

„Die Grenze verfassungsrechtlicher Zumutbarkeit wird aber dort erreicht, wo die Lärmbelastung wegen ihrer Intensität und Häufigkeit so massiv ist, daß sie die Entfaltung des Lebens im Wohn- und Arbeitsbereich in elementarer Weise beeinträchtigt. Aus Art. 2 Abs. 1 GG läßt sich also hinsichtlich fluglärmbedingter Beeinträchtigungen des physischen Wohlbefindens ein Gebot der Beeinträchtigungsminimierung und ein Verbot von unzumutbaren, weil unangemessenen Beeinträchtigungen ableiten.“

Wenn der Gesetzgeber den durch die Verfassung gewährten Schutz in Einzelfällen nicht zugestehen kann, dann muss er dieses ausdrücklich im Gesetzestext feststellen und begründen. Bei Gesundheitsgefährdungen durch Fluglärm wird er sich das wegen des verfassungsgegebenen Vorrangs der Gesundheit vor wirtschaftlichen Gründen⁷ nicht erlauben können.

Der Beginn erheblicher Fluglärmbelastungen liegt tags bei Mittelungspegeln von 55 dB_(A), also ist aus verfassungsrechtlichen Gründen bereits ab da zu schützen.

Mehrere Quellen geben den Beginn des Bereiches, wo gesundheitliche Auswirkungen beginnen, mit 60 dB_(A) an, so z.B.: *„Bei Fluglärmbelastungen (außen) von 60dB_(A) sind Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht mehr auszuschließen.“⁸* Es ist bemerkenswert, dass diese Aussagen von renommierten Wissenschaftlern Ihrer eigenen Behörde und von den von Ihnen berufenen Sachverständigen gemacht werden; es kann daher keinen Zweifel mehr geben, dass über den genannten Werten Gesundheitsbeeinträchtigungen nicht mehr auszuschließen sind.

Beigefügt sind zwei Übersichten über die Ergebnisse wissenschaftlicher Veröffentlichungen (**Anlagen 1 und 2**), die auf vergleichbare Werte umgerechnet wurden und zur Festlegung von Grenzwerten für Tag und Nacht dienen können.

Die gesundheitlichen Auswirkungen der Fluglärmbelastung sind ernster zu nehmen als ursprünglich angenommen^{9, 10, 11}:

⁶der Klammerausdruck wurde von uns ergänzt, da die zwei Worte im Buch offensichtlich fehlten

⁷ BVerfGE 46,160(164)

⁸ www.umweltbundesamt.de/uba-info-daten/daten/fluglaerm/4.htm (ausgedruckt 10.5.2004. aktualisiert: 14.08.01)

und siehe auch: Wende, H, u. J. Ortscheid: Fluglärm: Schutzziele aus der Sicht des Umweltbundesamtes. In: Ziekow, J.(Hrsg.): Bewertung von Fluglärm – Regionalplanung – Planfeststellungsverfahren. Vorträge auf den Vierten Speyerer Planungsrechtstagen und dem Speyerer Luftverkehrsrechtstag vom 13. bis 15. März 2003 an der Deutschen Hochschule für Verwaltungswissenschaften Speyer. Berlin: Duncker & Humblot 2003; hier: S.26.

und: Deutscher Bundestag: Unterrichtung durch die Bundesregierung: Umweltgutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen: Umwelt und Gesundheit. Bundestagsdrucksache 14/8792 von.2002; Fluglärm Tz. 581 – 621.

⁹ Hermann, M.: Schutz vor Fluglärm bei der Planung von Verkehrsflughäfen im Lichte des Verfassungsrechts. Zur Auslegung des § 9 Abs. 2 LuftVG. Schriften zum Umweltrecht Band 40. Berlin: Duncker & Humblot 1994; S. 52.

¹⁰ Maschke, C., J. Feldmann u. K. Hecht: „Kritische Toleranzwerte“ – lärmmedizinischer Fortschritt oder anachronistische Richtwerte in neuem Gewand? Z.Lärmbekämpfung 51 (2004) S.59-64.

und: Maschke, C. , U. Wolf u. Leitmann: Epidemiologische Untersuchungen zum Einfluss von Lärmstress...

¹¹ Niemann, H, C. Maschke u. K. Hecht: Belästigung und Erkrankungsrisiko – Ergebnisse des Pan Europäischen LARES-Survey zum Fluglärm. Berliner Zentrum Public Health, TU-Berlin 2004.

„Sind noch vor wenigen Jahren Zusammenhänge zwischen Fluglärm und gesundheitlichen Gefährdungen als für nicht erwiesen erachtet worden¹², so bestehen daran aber nach neueren Untersuchungen kaum mehr Zweifel.¹³“

Der Gesetzgeber darf im Gesetz keine Möglichkeiten für Beeinträchtigungen der Gesundheit und auch keine erheblichen Belästigungen zulassen:

Art. 20 III GG (Vorrang von Verfassung und Gesetz)(Auszug):

Die Gesetzgebung ist an die verfassungsmäßige Ordnung, die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung sind an Gesetz und Recht gebunden.

Art. 20 a GG:

Der Staat schützt auch in Verantwortung für die künftigen Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen im Rahmen der verfassungsmäßigen Ordnung durch die Gesetzgebung und nach Maßgabe von Gesetz und Recht durch die vollziehende Gewalt und die Rechtsprechung.

Zu den konkreten Pflichten, die sich aus Art. 20 a ergeben, zählen ferner das **Beeinträchtigungsminimierungsgebot**, die Pflicht, das Verursacherprinzip als Kostenzurechnungsprinzip (**Subventionsverbot**) durchgehend zu verwirklichen, oder Begründungspflichten für Regelungen oder Maßnahmen, die zu Umweltbelastungen führen¹⁴:

„Daher verstößt im Prinzip jede vermeidbare Umweltbeeinträchtigung gegen Art. 20 a GG. Zumindest dann, wenn zur Verwirklichung eines öffentlichen oder privaten Zwecks verschiedene gleichwertige Alternativen zur Verfügung stehen, von denen eine die Umwelt weniger belastet, muß die umweltfreundlichere Alternative gewählt werden. Dies setzt voraus, daß solche Alternativen zunächst ermittelt werden.“

Die Folgen einer Umweltbeeinträchtigung können durch ausreichenden Schallschutz vermieden werden; also verstößt gemäß dem Vorstehenden zu wenig Schallschutz auch gegen Art. 20 a GG.

Aus Art. 20 Abs. 3 ergibt sich darüber hinaus die Nichtigkeit eines Gesetzes, wenn es gegen das Grundgesetz verstößt; es darf dann nicht mehr angewandt werden¹⁵.

Ferner ist das **Untermaßverbot** strikt zu beachten:

- Aus dem Urteil vom 28.5.1993¹⁶: *„Das Grundgesetz verpflichtet den Staat, menschliches Leben, auch das ungeborene, zu schützen. Diese Schutzpflicht hat ihren Grund in Art. 1 I GG; ihr Gegenstand und - von ihm her - ihr Maß werden durch Art 2 II GG näher bestimmt.“*
- *„Die Schutzpflicht für das ungeborene Leben ist bezogen auf das einzelne Leben, nicht nur auf menschliches Leben allgemein.“*
- *„Der Staat muß zur Erfüllung seiner Schutzpflicht ausreichende Maßnahmen normativer und tatsächlicher Art ergreifen, die dazu führen, daß ein - unter Berücksichtigung entgegenstehender Rechtsgüter - angemessener und als solcher wirksamer*

¹² „Vgl. z.B. DFG-Fluglärmwirkungen, S. 422; an anderer Stelle (S .346) wird allerdings wohl von einer gesundheitsgefährdenden Gesamtwirkung des Fluglärms ausgegangen.“

¹³ „Vgl. etwa de Jong, Bundesgesundheitsblatt 1992, 13 ff., mit einer Literaturübersicht zu extraauralen gesundheitlichen Auswirkungen des Fluglärms.“

¹⁴ Murswiek, D.: Staatsziel Umweltschutz (Art. 20 a GG). Bedeutung für Rechtsetzung und Rechtsanwendung. NVwZ 1996, 222-230.

¹⁵ Jarass, H. D. u. B. Pieroth: Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland. Kommentar. München: C. H. Beck 1995, Art.14, Rn 1.: Art. 20, Rn 23 a.

¹⁶ BVerfG, Urteil vom 28.5.1993 - 2 BvF 2/90, 4/92, 5/92; NJW 1993, Heft 28, 1751.

Schutz erreicht wird (Untermaßverbot) Dazu bedarf es eines Schutzkonzepts, das Elemente des präventiven wie des repressiven Schutzes miteinander verbindet.“

- *„Das Untermaßverbot läßt es nicht zu, auf den Einsatz auch des Strafrechts und die davon ausgehende Schutzwirkung für das menschliche Leben frei zu verzichten.“*
- *BVerfG¹⁷: „Art und Umfang des Schutzes im einzelnen zu bestimmen, ist Aufgabe des Gesetzgebers. Die Verfassung gibt den Schutz als Ziel vor, nicht aber seine Ausgestaltung im einzelnen. Allerdings hat der Gesetzgeber das Untermaßverbot zu beachten (vgl. zum Begriff Isensee in: HdbStR V 1992, § b111 Rdnrn. 165f.); insofern unterliegt er der verfassungsgerichtlichen Kontrolle. Notwendig ist ein - unter Berücksichtigung entgegenstehender Rechtsgüter - angemessener Schutz; entscheidend ist, daß er als solcher wirksam ist. Die Vorkehrungen, die der Gesetzgeber trifft, müssen für einen angemessenen und wirksamen Schutz ausreichend sein und zudem auf sorgfältigen Tatsachenermittlungen und vertretbaren Einschätzungen beruhen (dazu unten I 4).“*
- *„Soll das Untermaßverbot nicht verletzt werden, muß die Ausgestaltung des Schutzes durch die Rechtsordnung Mindestanforderungen entsprechen.“*

In Deutschland werden nach wie vor viele Hunderttausende mit Tagfluglärm über $L_{eq} = 60 \text{ dB}_{(A)}$ (aussen) oder mit Nachtfluglärm über $L_{eq} = 30$ bis $32 \text{ dB}_{(A)}$ (innen) belastet. Ein Gesetz muss das verhindern, sonst ist es verfassungswidrig. Der Schutz an bestehenden Flugplätzen muss daher in den Schutzzonen 1 tags mindestens ab $L_{eq} = 60 \text{ dB}_{(A)}$ und nachts ab $L_{eq} = 45 \text{ dB}_{(A)}$ (beides aussen) beginnen.

II.

Nachfolgend noch einige Gesichtspunkte zu einigen in der Anhörung behandelten Themen:

Nach unserer Meinung ist die zeitlichen Streckung von Schallschutzmaßnahmen, die zum Erreichen des in Hamburg und München bereits bestehenden und richterlich bestätigten Schutzniveaus erforderlich sind, nicht hinnehmbar. Hier sollte eine Gleichbehandlung aller Verkehrsflughäfen erfolgen, die ohnehin historisch gesehen aus einer ähnlichen Situation gestartet sind, aber aufgrund einer Vielzahl von Faktoren ein sehr divergierendes Schutzniveau aufweisen.

Für uns ist aber auch eine andere Frage wesentlich. Im Rahmen des Frankfurter Mediationsverfahrens und des Regionalen Dialogforums ist eine eindeutige Präferenz für ein Nachtflugverbot ausgesprochen worden.

Wenn es nicht möglich sein sollte, unsere sehr zurückhaltende Formulierung zum Nachtflug anlässlich der Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes in das Luftverkehrsgesetz aufzunehmen, denken wir, dass eine Kooperationsbereitschaft auf der Verkehrsseite überhaupt nicht vorhanden ist und möglicherweise auch alle anderen Punkte dem Belieben nach verschlechtert werden. Dieses kann nicht im Interesse der Betroffenen liegen.

Gleichfalls von hoher prinzipieller Bedeutung ist folgender Vorschlag der Verbände **„Im Lärmschutzbereich dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden, sofern nicht durch aktiven Lärmschutz und Betriebsbeschränkungen dem**

¹⁷ a.a.O.: S. 1754.

Ruhebedürfnis vorhandener und zu erweiternder Einrichtungen Rechnung getragen werden kann.“

Es muss Ziel des Fluglärmschutzgesetzes sein, zumindest in diesem Punkt die grundsätzliche Zielsetzung des Gemeinschaftsrechts, zusätzliche Lärmbelastungen zu verhindern, umzusetzen.

Zu den Kostenfolgen: Bereits anlässlich der Veranstaltung des DAL und der BVF im Deutschen Städtetag in Berlin sind 2001 Karten des UBA präsentiert worden, die das Ausmaß betroffener Siedlungsgebiete und das Schutzniveau des Referentenentwurfes verdeutlichen. Mittlerweile liegen detailliertere Planunterlagen seitens des UBA vor, so dass die Kostenfolgen direkt abgeschätzt werden können und keine Schätzungen und Hochrechnungen erforderlich werden. Eine Mitwirkungsbereitschaft der Verkehrsflughäfen vorausgesetzt, kann nunmehr also an jedem Flughafen gezeigt werden, wann und ob welcher Ortsteil geschützt werden soll und welche finanziellen Aufwendungen damit verbunden wären.

Anlässlich der Anhörung am 13./14.9.2004 sind folgende Unterlagen präsentiert worden:

Verkehrsflughafen Köln, Schutzgebiete für freiwillige Schutzmaßnahmen auf der Grundlage der Siedlungsbeschränkungszonen. Trotz unterschiedlicher Berechnungsarten war zu erkennen, dass die freiwilligen Schutzmaßnahmen über die 62 dB_(A) - Kontur der Landesplanung hinausgingen.

Beim Verkehrsflughafen Stuttgart (Planunterlage ist einem Vortrag von Herrn Gösmann anlässlich der Verkehrslärmkonferenz 2003 entnommen) zeigt sich, dass die Lärmfestschreibungskontur aus dem Planfeststellungsbeschluss von 1978 sogar die heutige 65 dB_(A) - Kontur unterschreitet. Die Werte des Referentenentwurfs treten demnach bei vorhandenen Flughäfen sogar hinter das vereinbarte Schutzniveau zurück. Also müsste, auch um Wettbewerbsverzerrungen zwischen Verkehrsflughäfen zu vermeiden, grundsätzlich ein Schutzniveau bei L_{eq} = 60 dB_(A) eingeführt werden.

Das Schutzniveau, das für die Definition passiver Schutzmaßnahmen ausschlaggebend ist, ist bei den planfestgestellten Flughäfen München und Hamburg relativ umfassend definiert worden.

Beim Flughafen Hamburg – wie auch bei anderen Verkehrsflughäfen – sind in der 67 dB_(A) - Zone nach dem alten Fluglärmgesetz ohnehin neu errichtete Wohngebäude mit ausreichendem Schallschutz zu versehen gewesen. Kosten können demnach nur nicht gedämmte ältere Gebäude verursachen.

Diese nach altem Flugzeugtypenmix errechnete Kurve umfasst ein sehr großes Gebiet und ist wahrscheinlich mit der heutigen 64 dB_(A) - Kurve (veränderter Flugzeugtypenmix) vergleichbar. Aufgrund fehlender Berechnungen der Lärmkontur des Referentenentwurfs zu Hamburg konnte nur im Ansatz anhand der Karte des Planfeststellungsbeschlusses die Problemlage verdeutlicht werden.

Die Überlagerung der 67 dB_(A) - Kurve nach dem alten Fluglärmgesetz mit den Isofonen aus der aktuellen Planfeststellung Hamburg – L_{eq3} - Werte > 60 dB_(A) können Ansprüche auf Lüftungsanlagen und Schalldämmung auslösen – zeigen, dass die Werte des Referentenentwurfs im Prinzip nicht einmal das gerichtlich bestätigte Schutzniveau widerspiegeln.

Beim Flughafen München wird bei der Überlagerung von Isofonenkarten (UBA Vortrag im Deutschen Städtetag; Flughafen München Kombiniertes Tag-/ Nachtschutzgebiet) deutlich, dass der Referentenentwurf im wesentlichen dem Schutzniveau, das am Flughafen festgelegt worden ist, entspricht (Neubau).

Wir bitten Sie, den Gesetzesentwurf noch nachzubessern und verbleiben mit freundlichen Grüßen

Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.

Anlagen