

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen - Synopse

Der Entwurf (Stand: 22. Juni 2004) enthält Änderungsvorschläge für das Fluglärmgesetz, das Luftverkehrsgesetz und die Luftverkehrs-Ordnung (zusammengestellt von VCD, Helmar Pless, Eifelstr. 2, 53119 Bonn, Email: helmar.pless@vcd.org, Tel.: 0228/ 98585-20)

Sachfrage (Fundstelle im Referentenentwurf zum Fluglärmgesetz vom 22. Juni 2004)	Bestehende Rechtslage (Fluglärmgesetz aus dem Jahr 1971)	Referentenentwurf BMU (vom 22. Juni 2004)	Bestehender Dissens zw. BMU und BMVBW bzw. BMVg	Bewertung durch VCD (R-2000 = Referentenentwurf vom 15.11.2000)
Anwendungsbereich (§ 1 sowie § 4 Abs. 1 und Abs. 7)	Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind, und militärische Flugplätze, die dem Betrieb von Flugzeugen mit Strahltriebwerken zu dienen bestimmt sind	1. Verkehrsflughäfen, 2. Verkehrslandeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr und mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen pro Jahr; hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen, 3. militärische Flugplätze, die dem Betrieb von Flugplätzen mit Strahltriebwerken zu dienen bestimmt sind, 4. militärische Flugplätze, die dem Betrieb von Flugzeugen mit einer maximalen Startmasse von mehr als 20 Tonnen zu dienen bestimmt sind, mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen pro Jahr; hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen. Wenn der Schutz der Allgemeinheit es erfordert, sollen auch Flugplätze mit weniger als 25.000 Bewegungen einbezogen werden.		Die Ausweitung des Geltungsbereiches über Verkehrsflughäfen mit Fluglinienverkehr hinaus auf alle Verkehrsflughäfen und größere Verkehrslandeplätze ist begrüßenswert. Nun müssen für folgende zusätzlichen Verkehrsflughäfen Lärmschutzbereiche festgesetzt werden: Braunschweig, Dortmund, Essen-Mülheim, Friedrichshafen, Lübeck-Blankensee, Schwerin-Parchim, Siegerland und Westland/Sylt. Außerdem müssen künftig für folgende Verkehrslandeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreisen Lärmschutzbereiche festgesetzt werden: Augsburg, Egelsbach, Kassel-Calden, Kiel-Holtenau, Mannheim, Mönchengladbach, Speyer und Zweibrücken. R-2000: enthielt noch Landeplätze mit mehr als ca. 16.600 Flugbewegungen pro Jahr
Indices für Lärmbewertung (§§ 2, 3, 4, 9)	Dauerschallpegel als L_{eq4}	$L_{Aeq\ Tag}$ bzw. $L_{Aeq\ Nacht}$		L_{den} und L_{night} war ursprünglich vom BMU vorgesehen. Verwendung von $L_{Aeq\ Tag}$ bzw. $L_{Aeq\ Nacht}$ abzulehnen, da hierdurch eine um durchschnittlich 1-2 dB(A) niedrigere (weniger scharfe) Bewertung des Lärmgeschehens an zivilen Flugplätzen (bei Köln/Bonn sogar um 4-5 dB(A)) erfolgt und EU-Umgebungs-lärmrichtlinie L_{den} und L_{night} vorschreibt. Die Anwendung von unterschiedlichen Lärmindizes (L_{eq} für die Festsetzung des Lärmschutzbereiches bzw. L_{den} für die Lärmkarten nach EU-

				Umgebungs-lärm-richtlinie), schafft nur unnötige Mehrarbeit bzw. Kosten und verhindert die nötige Transparenz.
Grenzwerte Tag (bestehende zivile Flugplätze) (§ 2 Abs. 2)	Schutzzone 1: > 75 dB(A) Schutzzone 2: > 67 dB(A)	Tag-Schutzzone 1: > 65 dB(A) Tag-Schutzzone 2: > 60 dB(A)		Um eine Gesundheitsbeeinträchtigung von Flughafenanwohnern auszuschließen, sollte der Wert für die Tag-Schutzzone 1 maximal 60 dB (A) betragen.
Grenzwerte Tag (neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze) (§ 2 Abs. 2)	Schutzzone 1: > 75 dB(A) Schutzzone 2: > 67 dB(A)	Tag-Schutzzone 1: > 60 dB(A) Tag-Schutzzone 2: > 55 dB(A)	BMVBW will höhere Werte	Vorschlag unterstützenswert, wenn Anwendung der 100-100-Regelung
Grenzwerte Tag (bestehende militärische Flugplätze) (§ 2 Abs. 2)	Schutzzone 1: > 75 dB(A) Schutzzone 2: > 67 dB(A)	Tag-Schutzzone 1: > 68 dB(A) Tag-Schutzzone 2: > 63 dB(A)		Um eine Gesundheitsbeeinträchtigung von Flughafenanwohnern auszuschließen, sollte der Wert für die Tag-Schutzzone 1 max. 60 dB (A) betragen.
Grenzwerte Nacht (bestehende zivile Flugplätze) (§ 2 Abs. 2)	Schutzzone 1: > 75 dB(A) Schutzzone 2: > 67 dB(A)	Nacht-Schutzzone 1: > 55 dB(A) sowie einem maximalen Innenpegel von $L_{Amax} = 6$ mal 57 dB(A), dies entspricht einem Außenpegel von max. 6 x 72 dB(A); Nacht -Schutzzone 2: > 50 dB(A) sowie einem maximalen Innenpegel von $L_{Amax} = 4$ mal 55 dB(A), dies entspricht einem Außenpegel von max. 4 x 70 dB(A).	BMVBW will höhere Werte	Um eine Gesundheitsbeeinträchtigung von Flughafenanwohnern auszuschließen, sollte der Wert für die Nacht-Schutzzone 1 maximal $L_{eq3} = 50$ dB (A) betragen. Um erhebliche Schlafstörungen zu vermeiden, sollte der Wert max. $L_{eq3} = 45$ dB(A) betragen. R-2000 enthielt 45 dB (A) für die Nachtschutzzone (nur eine Nachtschutzzone). Positiv: Erstmals wird ein Maximalpegel-Kriterium eingeführt. Die Maximalpegel am Ohr des Schlafers sollten jedoch 4 mal 52-53 dB(A) nicht überschreiten.
Grenzwerte Nacht (neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze) (§ 2 Abs. 2)	Schutzzone 1: > 75 dB(A) Schutzzone 2: > 67 dB(A)	Nacht -Schutzzone 1: > 50 dB(A) sowie einem maximalen Innenpegel von $L_{Amax} = 6$ mal 53 dB(A), dies entspricht einem Außenpegel von max. 6 x 68 dB(A); Nacht -Schutzzone 2: > 45 dB(A) sowie einem max. Innenpegel von $L_{Amax} = 4$ mal 52 dB(A), dies entspricht einem Außenpegel von max. 4 x 67 dB(A).	BMVBW will höhere Werte	Die Lärmwerte für die Nachtschutzzone 1 sollten bei max. 45 dB(A) liegen, um erhebliche Schlafstörungen zu vermeiden. R-2000 enthielt 42 dB (A) für die Nachtschutzzone. Die Maximalpegel am Ohr des Schlafers sollten 4 mal 52-53 dB(A) nicht überschreiten.
Grenzwerte Nacht (bestehende militärische Flugplätze) (§ 2 Abs. 2)	Schutzzone 1: > 75 dB(A) Schutzzone 2: > 67 dB(A)	Nacht-Schutzzone 1: > 55 dB(A) sowie einem maximalen Innenpegel von $L_{Amax} = 6$ mal 57 dB(A), (= max. 6 x 72 dB(A) außen); Nacht -Schutzzone 2: > 50 dB(A) sowie einem maximalen Innenpegel von $L_{Amax} = 4$ mal 55 dB(A) (= max. 4 x 70	BMVBW will höhere Werte	Um eine Gesundheitsbeeinträchtigung von Flughafenanwohnern auszuschließen, sollte der Wert für die Nacht-Schutzzone 1 max. 50 dB (A) betragen. Positiv: Erstmals wird ein Maximalpegel-Kriterium eingeführt. Die Maximalpegel am

		dB(A) außen).		Ohr des Schlafers sollten jedoch 4 mal 52-53 dB(A) nicht überschreiten.
Definition „wesentliche bauliche Erweiterung“ (§ 2 Abs. 2)	Keine	1. wenn eine Start- und Landebahn neu gebaut wird; 2. die Erweiterung eines Flugplatzes ist wesentlich, wenn sie zu einer Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen um 30 % oder zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Tag}$ an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Nacht}$ an der Grenze der Nacht-Schutzzone 1 um mindestens 3 dB(A) führt	BMVBW will keine gesonderte Regelung für Neu- und Ausbau.	Wesentlich ist eine bauliche Erweiterung bereits, wenn sie zu einer Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen um 25 % führt
Definition „wesentliche Veränderung der Lärmbelastung“ (führt zu einer Neufestlegung des Lärmschutzbereiches) (§ 4 Abs. 5)	Erhöhung des L_{eq} an der äußeren Grenze des Lärmschutzbereichs um mehr als 4 dB(A)	wenn sich die Zahl der Flugbewegungen um mehr als 25 % erhöht oder wenn sich der äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Tag}$ an der Grenze der Tag-Schutzzone 2 oder der äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Nacht}$ an der Grenze der Nacht-Schutzzone 2 um mindestens 3 dB(A) ändert		Regelung begrüßenswert (Verbesserung gegenüber alter Regelung)
100-100-Regelung (§ 3 Abs. 1)	Keine Anwendung	Ja; unberücksichtigt bleiben Betriebssituationen, die in weniger als 5 % der Betriebszeit auftreten.	BMVBW und BMVg gegen Anwendung der 100-100-Regelung	100-100-Regelung ist unverzichtbar, nur durch sie werden die Wirkung von Verkehrsverlagerungen bei langanhaltenden, ungewöhnlichen Witterungsbedingungen oder bei umfangreichen Sanierungsmaßnahmen einer stark belasteten Start- und Landebahn berücksichtigt
Rechtsfolgen für die Schutzzone(n) 2 (§ 5 Abs. 3, § 6)	In der Schutzzone 2 dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. Ausnahmen im öffentlichen Interesse sind möglich. Wohnungen und ausnahmsweise errichtete schutzbedürftige Einrichtungen müssen bestimmten Schallschutzanforderungen genügen.	In der Tag- und der Nacht-Schutzzone 2 dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. In den Tag-Schutzzone 2 gilt gleiches für Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen. Ausnahmen im öffentlichen Interesse sind möglich. Wohnungen und ausnahmsweise errichtete schutzbedürftige Einrichtungen müssen bestimmten Schallschutzanforderungen genügen.		Kleine Verbesserung gegenüber der alten Regelung, da Kindergärten ausdrücklich genannt werden. Es fehlen aber nach wie vor deutlichere Rechtsfolgen für die Tag- und Nacht-Schutzzone 2. Aus Sicht der Umweltverbände sollte eine Regelung getroffen werden, dass für die Schutzzone 2 mittelfristig die gleichen Rechtsfolgen gelten wie für die Schutzzone 1 (Erstattungsanspruch für passiven Schallschutz).
Rechtsfolgen für die Schutzzone(n) 1 (§ 5 Abs. 1 und 2)	In der Schutzzone 1 dürfen Wohnungen , Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen	In der Tag- und der Nacht-Schutzzone 1 dürfen Wohnungen , Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in		Die Festlegung des Erstattungsanspruches für baulichen Schallschutz nur für Schlafräume innerhalb der Nacht-Schutzzone 1 ist kritik

	und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. Zahlreiche Ausnahmetatbestände für die Errichtung von Wohnungen, die dann bestimmten Schallschutzanforderungen genügen müssen. Gewährung einer Geldentschädigung bei Aufhebung einer zulässigen baulichen Nutzung. Rechtsanspruch auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen durch Flugplatzbetreiber.	gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. Zahlreiche Ausnahmetatbestände für die Errichtung von Wohnungen, die dann bestimmten Schallschutzanforderungen genügen müssen (allerdings zeitliche Befristung des Baurechts, siehe unten!). Gewährung einer Geldentschädigung bei Aufhebung einer zulässigen baulichen Nutzung. Rechtsanspruch auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen durch Flugplatzbetreiber. Bei der Nacht-Schutzzone 1 gilt der Erstattungsanspruch für bauliche Schallschutzmaßnahmen (einschl. des Einbaus von Belüftungseinrichtungen) nur für Räume, die in nicht nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen benutzt werden.		würdig. Denn Schlafräume können im Laufe der Zeit geändert werden. Außerdem haben die Flughafenanwohner ein Recht darauf, in der Zeit von 22 bis 6 Uhr (Definition der Nacht nach diesem Gesetz) auch in anderen Räumen ruhige Verhältnisse anzutreffen.
Bauverbote für die Errichtung von Wohnungen (§ 5 Abs. 1)	Keine derartige Regelung	Die Möglichkeit, Wohnungen in der Schutzzone 1 zu errichten, wenn im Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereiches ein Bebauungsplan oder § 34 Baugesetzbuch dies zulässt, erlischt entschädigungsfrei sieben Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches.	BMVBW wendet sich gegen diese Regelung.	Regelung ist unbedingt zu begrüßen, denn der Katalog der Ausnahmeregelungen war bislang so umfangreich, dass das eigentliche Ziel des Gesetzes (Verhinderung von lärmempfindlichen Nutzungen im besonders betroffenen Flughafenumfeld) nicht erreicht wurde.
Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs (§ 9 Abs. 4 und 5)		Bei einem neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz haben Eigentümer eines in der Tag-Schutzzone 1 gelegenen Grundstücks, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs Einrichtungen wie Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime oder Wohnungen errichtet sind oder auf dem die Errichtung von baulichen Anlagen zulässig ist, Anspruch auf Geldentschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs.		Regelung grundsätzlich begrüßenswert, zumal das alte Fluglärmschutzgesetz keine Entschädigung für Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs kannte. Da die Entschädigung nur nach Verabschiedung einer für den Bundesrat zustimmungspflichtigen Verordnung greift, ist es angesichts der Bundesratsverhältnisse offen, ob es hier je zu einer wirksamen Regelung kommt.
Zeitliche Streckung des Inkrafttretens der Pflicht zur Kostenerstattung durch Flughafenbetreiber an Grundstückseigentümer der Tag-Schutzzone 1	keine	Bei $L_{Aeq, Tag}$ über 70 dB(A) greift der Erstattungsanspruch sofort mit dem Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereiches (dies kann bis zu zwei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes sein). Bei 69-70 dB(A) fünf Jahre danach,		Die Pflicht zur Erstattung von Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden sollte schon deutlich früher greifen. Die Lärmbetroffenen warten teilweise bereits seit über 30 Jahren hierauf. Die Regelung stellt ein großes Entgegenkom

(bestehende zivile Flugplätze) (§ 9 Abs. 1)		bei 68-69 dB(A) sechs Jahre danach, bei 67-68 dB(A) sieben Jahren danach, bei 66-67 dB(A) acht Jahre danach, bei 65-66 dB(A) neun Jahre danach.		men an die Luftverkehrswirtschaft dar.
Zeitliche Streckung des Inkrafttretens der Pflicht zur Kostenerstattung durch Flughafenbetreiber an Grundstückseigentümer der Tag-Schutzzone 1 (neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze) (§ 9 Abs. 1)	keine	Bei $L_{Aeq\ Tag}$ über 65 dB(A) greift der Erstattungsanspruch sofort mit dem Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereiches. Bei 64-65 dB(A) fünf Jahre danach, bei 63-64 dB(A) sechs Jahre danach, bei 62-63 dB(A) sieben Jahre danach, bei 61-62 dB(A) acht Jahre danach, bei 60-61 dB(A) neun Jahre danach.		Die Pflicht zur Erstattung von Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden sollte schon deutlich früher greifen. Die Lärmbetroffenen warten teilweise bereits seit über 30 Jahren hierauf. Die Regelung stellt ein großes Entgegenkommen an die Luftverkehrswirtschaft dar.
Zeitliche Streckung des Inkrafttretens der Pflicht zur Kostenerstattung durch Flughafenbetreiber an Grundstückseigentümer der Tag-Schutzzone 1 (bestehende militärische Flugplätze) (§ 9 Abs. 1)	keine	Bei $L_{Aeq\ Tag}$ über 73 dB(A) greift der Erstattungsanspruch sofort mit dem Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereiches (dies kann bis zu zwei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes sein). Bei 72-73 dB(A) fünf Jahre danach, bei 71-72 dB(A) sechs Jahre danach, bei 70-71 dB(A) sieben Jahren danach, bei 69-70 dB(A) acht Jahre danach, bei 68-69 dB(A) neun Jahre danach.		Die Pflicht zur Erstattung von Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden sollte schon deutlich früher greifen. Die Regelung stellt ein großes Entgegenkommen an das Bundesverteidigungsministerium dar.
Zeitliche Streckung des Inkrafttretens der Pflicht zur Kostenerstattung durch Flughafenbetreiber an Grundstückseigentümer der Nacht-Schutzzone 1 (bestehende zivile und militärische Flugplätze) (§ 9 Abs. 2)	keine	Bei L_{night} über 60 dB(A) greift der Erstattungsanspruch sofort mit dem Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereiches (dies kann bis zu zwei Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes sein). Bei 59-60 dB(A) fünf Jahre danach, bei 58-59 dB(A) sechs Jahre danach, bei 57-58 dB(A) sieben Jahre danach, bei 56-57 dB(A) acht Jahre danach, bei 55-56 dB(A) neun Jahre danach. bei Grundstücken, die nur aufgrund des Maximalpegelkriteriums der Nacht-Schutzzone 1 zugeordnet werden, nach elf Jahren.		Die Pflicht zur Erstattung von Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden sollte schon deutlich früher greifen. Die Regelung stellt ein großes Entgegenkommen an die Luftverkehrswirtschaft und das Bundesverteidigungsministerium dar.
Zeitliche Streckung des Inkrafttretens der Pflicht zur Kostenerstattung durch Flughafenbetreiber	Keine	Bei $L_{AeqNacht}$ über 55 dB(A) greift der Erstattungsanspruch sofort mit dem Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereiches. Bei 54-55 dB(A) nach fünf Jahren,		Die Pflicht zur Erstattung von Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden sollte schon deutlich früher greifen. Die Regelung stellt ein großes Entgegenkom

an Grundstückseigentümer der Nacht-Schutzzone 1 (neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze) (§ 9 Abs. 2)		bei 53-54 dB(A) nach sechs Jahren, bei 52-53 dB(A) nach sieben Jahren, bei 51-52 dB(A) nach acht Jahren, bei 50-51 dB(A) nach neun Jahren. bei Grundstücken, die nur aufgrund des Maximalpegelkriteriums der Nacht-Schutzzone 1 zugeordnet werden, nach elf Jahren		men an die Flugverkehrswirtschaft dar.
Zeitliche Streckung des Inkrafttretens der Pflicht zur Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs (nur neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze) (§ 9 Abs. 4)	Keine	Bei $L_{Aeq, Tag}$ über 65 dB(A) greift der Erstattungsanspruch direkt mit Inbetriebnahme des neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatzes. Bei 64-65 dB(A) nach fünf Jahren, bei 63-64 dB(A) nach sechs Jahren, bei 62-63 dB(A) nach sieben Jahren, bei 61-62 dB(A) nach acht Jahren, bei 60-61 dB(A) nach neun Jahren.		
Anhörung beteiligter Kreise (darunter auch Lärmschutz- und Umweltverbände) (§ 3 Abs. 2 und § 7)	Keine derartige Regelung	1. Bei Erlass einer Rechtsverordnung, die Art und Umfang der erforderlichen Auskünfte durch den Flugplatzhalter und die mit der Flugsicherung Beauftragten sowie die Berechnungsmethode für die Ermittlung der Lärmbelastung regelt. 2. Bei Erlass einer Rechtsverordnung zur Festlegung von Schallschutzanforderungen für bauliche Anlagen.		Regelung begrüßenswert; eine solche Regelung fehlte dem alten Gesetz; Lärmschutz- und Umweltverbände werden ausdrücklich erwähnt. Die Anhörung beteiligter Kreise sollte jedoch auch in § 9 Abs. 5 des Gesetzes (Erlass einer Rechtsverordnung für eine Entschädigungsregelung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in der Tag-Schutzzone I) eingeführt werden.

Sachfrage	Bestehende Rechtslage (Luftverkehrsgesetz aus dem Jahr 1999, zuletzt geändert am 29.12.2003)	Referentenentwurf BMU (22. Juni 2004)	Bestehender Dissens zw. BMU und BMVBW bzw. BMVg	Bewertung durch VCD
Ausdehnung der Pflicht Fluglärmüberwachungsanlagen zu installieren (§ 19a Luftverkehrsgesetz, neu)	Pflicht gilt nur für Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind	Pflicht wird auf alle zivilen Flugplätze mit Lärmschutzbereich ausgedehnt		Sehr zu begrüßen, aber die Einschränkung auf zivile Flugplätze mit Lärmschutzbereich ist zu eng gefasst.
Pflicht zur Veröffentlichung von Messdaten (§ 19a)	Die Mess- und Auswertungsergebnisse sind der Genehmigungsbehörde und der Kommission nach § 32b sowie auf Verlangen der Genehmigungsbehörde anderen Behörden mitzuteilen.	Die Mess- und Auswertungsergebnisse für alle zivilen Flugplätze mit Lärmschutzbereich sind außerdem regelmäßig zu veröffentlichen.		Sehr zu begrüßen, aber die Einschränkung auf zivile Flugplätze mit Lärmschutzbereich ist zu eng gefasst.
Erlass von Rechtsverordnung mit Bezug zum Fluglärm nur im Einvernehmen mit dem Bundesumweltministerium (§ 32 Abs. 1)	Bisher war das BMVBW bei diesen Verordnungen allein zuständig.	Verordnungen 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 müssen vom BMVBW im Einvernehmen mit dem BMU geregelt werden.		Sehr zu begrüßen
Erweiterung des Beratenen Ausschusses nach § 32a um Vertreter des Umweltbundesamtes und Vertreter der Lärmschutz- und Umweltverbände (§ 32a)	Nur die Bundesvereinigung gegen Fluglärm wird ausdrücklich genannt. Die Mitglieder werden vom BMU und BMVBW berufen. (Einvernehmensregelung)	Der Ausschuss nach § 32a ist vor Erlass von Rechtsverordnungen und allgem. Verwaltungsvorschriften zum Luftverkehrsgesetz zu hören. Die Mitglieder sollen künftig je zur Hälfte von BMU und BMVBW benannt werden.		Diese Regelung ist sehr zu begrüßen, denn sie eröffnet außer der Bundesvereinigung gegen Fluglärm auch z.B. dem BUND, DAL und VCD die Möglichkeit, hier vertreten zu sein. Die Klarstellung des Bennungsverfahrens ist auf jeden Fall zu begrüßen, da bislang eine ausgewogene Besetzung nicht gewährleistet war.
Erweiterung der Pflicht zur Bildung von Fluglärmkommission (§ 32b Abs. 1)	Fluglärmkommission mussten bislang nur an zivilen Verkehrsflughäfen, für die nach altem Gesetz ein Lärmschutzbereich festzusetzen war, gebildet werden. Allerdings wurden auch an verschiedenen anderen zivilen Flugplätzen Fluglärmkommissionen auf freiwilliger Basis eingerichtet.	Künftig müssen an allen Verkehrsflughäfen, die dem Fluglinienverkehr angeschlossen sind und für die ein Lärmschutzbereich festzusetzen ist, Fluglärmkommissionen eingerichtet werden.		Leichte Verbesserung, da künftig auch an folgenden Verkehrsflughäfen Fluglärmkommissionen verbindlich einzurichten sind: Braunschweig, Dortmund, Essen-Mülheim, Friedrichshafen, Lübeck-Blankensee, Schwerin-Parchim, Siegerland und Westland/Sylt. Allerdings sollte diese Pflicht zur Bildung von Fluglärmkommissionen für alle Flugplätze mit Lärmschutzbereichen (also auch Verkehrslandeplätze) ausgedehnt werden.

				deplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreisen) gelten.
--	--	--	--	---

Sachfrage	Bestehende Rechtslage (Luftverkehrsordnung aus dem Jahr 1999, zuletzt geändert am 29.12.2003)	Referentenentwurf BMU (22. Juni 2004)	Bestehender Dissens zw. BMU und BMVBW bzw. BMVG	Bewertung durch VCD
Stärkere Einbeziehung des Umweltbundesamtes (§ 27a Abs. 2 Luftverkehrs-Ordnung, neu)	Bislang liegt die alleinige Zuständigkeit beim Luftfahrt-Bundesamt.	Rechtsverordnungen zum Flugverfahren (einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte), die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, werden im Benehmen mit dem Umweltbundesamt erlassen		Einvernehmen wäre wünschenswert, doch Benehmen stellt bereits eine wichtige Verbesserung zur geltenden Rechtslage dar

Zusätzliche Informationen:

Nach einer Kostenschätzung des Umweltbundesamtes kostet die Umsetzung des Gesetzes 500 Millionen Euro für die zivilen Flugplatzbetreiber und rund 100 bis 200 Millionen Euro für den Bund für die militärischen Flugplätze, wobei es sich im wesentlichen um die Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen handelt. Die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) geht hingegen von Kosten in Höhe von 1 Milliarden Euro für die zivilen Flugplatzbetreiber aus. Dieser Unterschied erklärt sich im wesentlichen damit, dass das Umweltbundesamt davon ausgeht, dass innerhalb der nächsten 10 Jahren lediglich zwei Flughafenausbauten (Frankfurt/Main und Berlin-Schönefeld) realisiert werden. Die ADV rechnet hingegen mit Ausbauten von rund 10 deutschen Verkehrsflughäfen innerhalb der nächsten 10 Jahre.

Die Kostenerstattung soll sich nach dem Gesetzentwurf auf 10 Jahre verteilen. Legt man die kalkulierten Schallschutzaufwendungen von ca. 500 Mio. Euro (UBA) bzw. 1,0 Mrd. Euro (ADV) auf die Verursacher des Fluglärms, d. h. die Passagiere um, ergibt sich eine durchschnittliche Kostenbelastung von ca. 0,70 bzw. 1,40 Euro je Flugticket. Berücksichtigt man weiter, dass die größten Kostenfaktoren nur entstehen, wenn die Flughäfen ihre Kapazität erheblich ausweiten, und unterstellt deshalb die prognostizierte Steigerung des Luftverkehrs um bis zu 100 % in den nächsten zehn Jahren, dann halbieren sich die Zusatzkosten je Flugticket auf 0,35 bzw. 0,70 Euro. Je mehr Passagiere an einem Flughafen abgefertigt werden, desto geringer sind die zu erwartenden Kosten: 50 Cent pro Passagier für Düsseldorf und Frankfurt/Main einschließlich dessen Ausbau, 1,0 Euro für den Nachtflughafen Köln/Bonn, 20 Cent für München, aber 3,0 Euro für Paderborn/Lippstadt.

Das Gesetz ist in der vorliegenden Form **zustimmungsfrei**, kann also nicht durch den Bundesrat blockiert werden.

Lärmschutzbereiche existieren derzeit an folgenden 17 **Verkehrsflughäfen** (insgesamt gibt es in Deutschland 31 Verkehrsflughäfen):

Berlin-Schönefeld, Berlin-Tegel, Berlin-Tempelhof, Bremen, Dresden, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hamburg-Fuhlsbüttel, Hannover-Langenhagen, Köln/Bonn, Leipzig/Halle, München, Münster/Osnabrück, Nürnberg, Paderborn/Lippstadt, Saarbrücken und Stuttgart.

Lärmschutzbereiche existieren derzeit außerdem an folgenden **militärischen Flugplätzen**:

Ahlhorn, Brüggen, Büchel, Eggebek, Fürstenfeldbruck, Geilenkirchen, Hahn, Hohn, Hopsten, Ingolstadt, Jever, Laage, Lechfeld, Memmingen, Neuburg a. d. Donau, Nordhorn (Luft/Boden-Schießplatz), Nörvenich, Ramstein, Schleswig, Söllingen, Spangdahlem, Wittmundhafen.

Außerdem gibt es in Deutschland ca. 150 Verkehrslandeplätze (bislang noch ohne Lärmschutzbereich).