

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

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

A. Problem und Ziel

Ein beträchtlicher Teil der Bevölkerung, vor allem in der Umgebung der größeren Flugplätze, fühlt sich durch Fluglärm belästigt oder beeinträchtigt. Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, das aus dem Jahr 1971 stammt und seither nahezu unverändert blieb, ist mittlerweile veraltet. Das Gesetz entspricht nicht mehr den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und entfaltet kaum noch Wirkung, da die Lärmschutzzonen oftmals nur wenig über das Flugplatzgelände hinaus reichen. Es ist damit weder in der Lage, die Siedlungsentwicklung im Umland der größeren Flugplätze unter Lärmschutzgesichtspunkten wirksam zu steuern, noch vermittelt es angemessene, den heutigen Erkenntnissen über Fluglärmwirkungen Rechnung tragende Ansprüche auf passiven Schallschutz für die von Fluglärm betroffenen Flugplatzanwohner.

Mit der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm soll entsprechend der Koalitionsvereinbarung der Schutz der Menschen vor Fluglärm in der Umgebung der größeren zivilen und militärischen Flugplätze deutlich verbessert und ein auf Dauer tragfähiger Ausgleich der Belange der Luftfahrt einerseits sowie der berechtigten Lärmschutzinteressen der betroffenen Flugplatzanwohner andererseits erreicht werden. Die Gesetzesnovelle verfolgt deshalb das Ziel, vor allem Vorschriften zu zwei Bereichen des Fluglärmschutzes, einerseits zur vorsorgenden Konfliktvermeidung durch Vorgaben für eine vorausschauende Siedlungsplanung, die einem unverträglich engen Nebeneinander von lärmemittierendem Flugplatz und immissionsempfindlicher (Wohn-)Nutzung durch Bauverbote und Baubeschränkungen vorbeugen will, und andererseits zur Festsetzung von Ansprüchen auf passiven Schallschutz für Wohngebäude in hochgradig fluglärmbelasteten Gebieten den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und den heutigen Erfordernissen der Siedlungssteuerung anzupassen.

Da das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in einem engen Zusammenhang mit lärmschutzrelevanten Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes steht, zielt der Gesetzentwurf insoweit auch auf eine Anpassung dieser Vorschriften ab. Die Anpassung betrifft insbesondere Regelungen zur besseren Information der Betroffenen und zur Berücksichtigung von Lärmschutzbelangen bei fluglärmrelevanten Entscheidungen.

B. Lösung

Durch das Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen wird im Schwerpunkt das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm grundlegend modernisiert. Dabei werden insbesondere die heutigen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung und die relevanten betrieblichen Randbedingungen berücksichtigt. Zudem werden einige hiermit inhaltlich eng zusammenhängende Regelungen des Luftverkehrsgesetzes zum Fluglärm-schutz angepasst und inhaltlich fortentwickelt, die in erster Linie eine bessere Information der Betroffenen und eine stärkere Berücksichtigung der Lärm-schutzbelange bei lärmrelevanten Entscheidungen gewährleisten.

Mit der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm werden vor allem die für die Festsetzung des Lärmschutzbereichs um die größeren zivilen und militärischen Flugplätze maßgeblichen Grenzwerte abgesenkt und das Verfahren für die Berechnung der Lärmbelastung modernisiert. Bei den Grenzwerten wird zwischen bestehenden und neuen bzw. wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen sowie zwischen zivilen und militärischen Flugplätzen differenziert. Außerdem wird für Flugplätze mit relevantem Nachtflugbetrieb erstmals innerhalb des Lärmschutzbereichs eine Nacht-Schutzzone eingerichtet. Aufgrund des nunmehr deutlich ausgeweiteten Umfangs des Lärmschutzbereichs muss der Flugplatzbetreiber nunmehr in weiteren hochbelasteten Bereichen die erforderlichen baulichen Schallschutzmaßnahmen an bereits bestehenden Wohnungen finanzieren, vor allem den Einbau von Schallschutzfenstern. Zugleich schränkt die Gesetzesnovelle den Neubau von Wohnungen außerhalb geschlossener Siedlungsbereiche und die Errichtung von sonstigen schutzbedürftigen Einrichtungen im näheren Flugplatzumland deutlich ein, um dem Entstehen künftiger Lärmkonflikte besser vorzubeugen und um Freiräume um die Flughäfen zu sichern.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Der Bund trägt als Halter der von der Bundeswehr und den alliierten Streitkräften genutzten militärischen Flugplätze, die unter den Geltungsbereich des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm fallen, die Kosten für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone. Die Kostenfolgen der Gesetzesnovelle wurden auf der Grundlage des Referentenentwurfs vom 22. Juni 2004 für die erfassten militärischen Flugplätze auf insgesamt 75 Mio. Euro bis 95 Mio. Euro geschätzt. Der Gesetzentwurf enthält jedoch gegenüber dem Referentenentwurf einige Änderungen, die zu relevanten Verringerungen der Kosten führen. Die Kostenfolgen verteilen sich für den Bundeshaushalt aufgrund der Regelungen des § 9 des Gesetzes auf einen Zeitraum von insgesamt rund zehn Jahren.

Für den Bereich der zivilen Flugplätze wurden auf der Grundlage des Referentenentwurfs vom 22. Juni 2004 die Kostenfolgen der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm auf 614 Mio. Euro bis 738 Mio. Euro geschätzt. Der Gesetzentwurf enthält jedoch gegenüber dem Referentenentwurf einige Änderungen, die auch für den zivilen Bereich zu relevanten Verringerungen der Kosten führen. Soweit Bund, Länder oder Gemeinden an Flughafengesellschaften beteiligt sind, könnten die sich aus der Gesetzesnovelle ergebenden Kostenfolgen für bauliche Schallschutzmaßnahmen zu Haushaltsauswirkungen für die

öffentliche Hand führen. Grundsätzlich ist in diesen Fällen nicht auszuschließen, dass

- es mittelbar zu Mindereinnahmen durch sinkende Privatisierungserlöse,
- Mindereinnahmen durch Wegfall bzw. Minderung von Gewinnen aus Beteiligungen sowie
- Mehrausgaben durch Zuweisungen an solche Flugplatzhalter, die die erforderlichen Lärmschutzausgaben nicht selbst erwirtschaften können,

kommt. Da die Flugplatzunternehmen bestrebt sein werden, die auf einen Zeitraum von etwa zehn Jahren verteilten Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen in wesentlichen Teilen an die Luftfahrtgesellschaften weiterzugeben, werden substantielle Einnahmeausfälle nicht erwartet. Längerfristig dürften die Bauverbote und Baubeschränkungen in der Flugplatzumgebung und die Maßnahmen des baulichen Schallschutzes an Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen im Flugplatzumland allerdings geeignet sein, in relevanter Weise zur Wahrung der Entwicklungsperspektiven des Luftverkehrs in Deutschland beizutragen. Damit dient die Gesetzesnovelle auch der Stärkung der strategischen Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftssektors, so dass zumindest längerfristig negative Beeinflussungen nicht erwartet werden.

Die Mehrbelastungen des Bundes im zivilen und militärischen Bereich werden in den jeweiligen Einzelplänen durch Umschichtungen im Rahmen der Finanzplanung aufgefangen.

2. Vollzugsaufwand

Für den Vollzug des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm sind die Länder zuständig. Im Rahmen des Vollzugs fallen bei den Ländern insbesondere Kosten für die Aufbereitung der vom Flugplatzhalter vorzulegenden Daten zu Art und Umfang des künftigen Flugbetriebs, für die Berechnung der Konturen der Lärmschutzbereiche und für deren kartenmäßige Darstellung an. Für die Ermittlung eines Lärmschutzbereichs auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 entstehen derzeit nach Schätzung des bislang mit Vollzugsaufgaben betrauten Umweltbundesamts externe Kosten von rund 20 000 Euro pro Flugplatz. Die Durchführung der Berechnungen erfolgt gegenwärtig überwiegend durch private Anbieter. Durch die Modernisierung und Erweiterung des Berechnungsverfahrens können sich die Durchführungskosten geringfügig erhöhen. Diesen Erhöhungen stehen Kosteneinsparungen durch leistungsfähigere Datenverarbeitungsprogramme und bei Computern sowie durch die Festlegung vollzugsgerechter Anforderungen an die vorzulegenden Daten gegenüber, die zu Kostenabsenkungen beim Vollzug führen, so dass von einer annähernd gleichbleibenden Höhe der Durchführungskosten auszugehen ist.

E. Sonstige Kosten

Für den Bereich der zivilen Flugplätze wurden, wie unter D.1. angegeben, auf der Grundlage des Referentenentwurfs vom 22. Juni 2004 die Kostenfolgen der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm auf 614 Mio. Euro bis 738 Mio. Euro geschätzt. Der Gesetzentwurf enthält jedoch gegenüber dem Referentenentwurf einige Änderungen, die zu relevanten Verringerungen der Kosten führen. Die Kostenfolgen für die Flugplatzunternehmen werden aufgrund des zeitlich gestuften Entstehens von Erstattungsansprüchen und darüber hinaus in Abhängigkeit von der Geltendmachung durch die Anspruchsberechtigten auf einen Zeitraum von rund zehn Jahren nach der Festsetzung des jeweiligen Lärmschutzbereichs verteilt.

Seit dem Inkrafttreten des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm im Jahr 1971 haben die deutschen Flughäfen nach Auskunft der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) einen Betrag von rund 400 Mio. Euro für aufgrund dieses Gesetzes vorgeschriebene Schallschutzmaßnahmen, für Schallschutz aufgrund behördlicher Auflagen und für darüber hinausgehende freiwillige Maßnahmen des Fluglärmschutzes aufgewandt.

Aufgrund der Kosten für die Erstattungen von Aufwendungen, insbesondere für baulichen Schallschutz in der neu eingeführten Nacht-Schutzzone, könnten Flughäfen, an denen in beträchtlichem Umfang Nachtflugbetrieb stattfindet, die Entgelte für nächtliche Starts und Landungen erhöhen. Dies könnte geringfügig erhöhte Preise für nächtliche Passagierflüge und für nächtliche Frachttransporte zur Folge haben. Die Preise im Luftverkehr könnten sich unter Berücksichtigung des Verhältnisses der dargelegten Kostenfolgen der Gesetzesnovelle zu den bisherigen Aufwendungen der Flughäfen für Schallschutzmaßnahmen für die Übergangszeit bis zum Abschluss der Erstattungszahlungen geringfügig erhöhen, da die Flughafengesellschaften bestrebt sein dürften, die Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen verursachergerecht weiterzugeben.

Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, den 1. Februar 2006

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

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

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Der Bundesrat hat in seiner 813. Sitzung am 8. Juli 2005 gemäß Artikel 76
Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus
Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist
in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage 1

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

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1 Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl. I S. 282), zuletzt geändert durch Artikel 46 der Siebenten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785), wird wie folgt geändert:

1. Vor § 1 wird die Überschrift „Erster Abschnitt“ gestrichen.
2. § 1 wird wie folgt gefasst:

„§ 1 Zweck und Geltungsbereich

Zweck dieses Gesetzes ist es, in der Umgebung von Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen.“

3. § 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 2 Einrichtung von Lärmschutzbereichen

(1) In der Umgebung von Flugplätzen werden Lärmschutzbereiche eingerichtet, die das Gebiet der in dem nachfolgenden Absatz genannten Schutzzonen außerhalb des Flugplatzgeländes umfassen.

(2) Der Lärmschutzbereich eines Flugplatzes wird nach dem Maße der Lärmbelastung in zwei Schutzzonen für den Tag und eine Schutzzone für die Nacht gegliedert. Schutzzonen sind jeweils diejenigen Gebiete, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel L_{Aeq} sowie bei der Nacht-Schutzzone auch der fluglärmbedingte Maximalpegel L_{Amax} die nachfolgend genannten Werte übersteigt, wobei die Häufigkeit aus dem Mittelwert über die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres bestimmt wird (Anlage zu § 3):

1. Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:
 - Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB(A)}$,
 - Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag} = 55\text{ dB(A)}$,
 - Nacht-Schutzzone
 - a) bis zum 31. Dezember 2010:
 $L_{Aeq\ Nacht} = 53\text{ dB(A)}$, $L_{Amax} = 6\text{ mal }57\text{ dB(A)}$,
 - b) ab dem 1. Januar 2011:
 $L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}$, $L_{Amax} = 6\text{ mal }53\text{ dB(A)}$;

2. Werte für bestehende zivile Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:
 - Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag} = 65\text{ dB(A)}$,
 - Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB(A)}$,
 - Nacht-Schutzzone:
 $L_{Aeq\ Nacht} = 55\text{ dB(A)}$, $L_{Amax} = 6\text{ mal }57\text{ dB(A)}$;

3. Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 3 und 4:
 - Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag} = 63\text{ dB(A)}$,
 - Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag} = 58\text{ dB(A)}$,
 - Nacht-Schutzzone
 - a) bis zum 31. Dezember 2010:
 $L_{Aeq\ Nacht} = 53\text{ dB(A)}$, $L_{Amax} = 6\text{ mal }57\text{ dB(A)}$,
 - b) ab dem 1. Januar 2011:
 $L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}$, $L_{Amax} = 6\text{ mal }53\text{ dB(A)}$;

4. Werte für bestehende militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 3 und 4:
 - Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag} = 68\text{ dB(A)}$,
 - Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag} = 63\text{ dB(A)}$,
 - Nacht-Schutzzone:
 $L_{Aeq\ Nacht} = 55\text{ dB(A)}$, $L_{Amax} = 6\text{ mal }57\text{ dB(A)}$.

Neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift sind Flugplätze, für die ab dem ... [einsetzen: Datum des Tages, der auf die Verkündung dieses Gesetzes folgt] eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung nach den §§ 6 oder 8 des Luftverkehrsgesetzes für ihre Anlegung, den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung erteilt wird. Die sonstige bauliche Erweiterung eines Flugplatzes ist wesentlich, wenn sie zu einer Vergrößerung des Lärmschutzbereichs um mindestens 25 Prozent 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 um mindestens 3 dB(A) führt. Bestehende Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift sind Flugplätze, bei denen die Voraussetzungen der Sätze 3 und 4 nicht erfüllt sind.

(3) Die Bundesregierung erstattet spätestens im Jahre ... [einsetzen: Jahresangabe des zehnten Jahres, das auf die Verkündung dieses Gesetzes folgt] und spätestens nach Ablauf von jeweils weiteren zehn Jahren dem Deutschen Bundestag Bericht über die Überprüfung der in Absatz 2 genannten Werte unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik.“

4. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1 und wie folgt gefasst:

„(1) Der äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Tag}$ für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie der äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Nacht}$ und der Maximalpegel L_{Amax} für die Nacht-Schutzzone werden unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs nach der Anlage zu diesem Gesetz ermittelt.“

- b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 15) durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Art und Umfang der erforderlichen Auskünfte der nach § 11 Verpflichteten und die Berechnungsmethode für die Ermittlung der Lärmbelastung zu regeln.“

5. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) Die Angabe „§ 4 Festsetzung des Lärmschutzbereichs“ und die Absätze 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

„§ 4
Festsetzung von Lärmschutzbereichen

(1) Ein Lärmschutzbereich ist für folgende Flugplätze festzusetzen:

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 Flugzeugen mit Strahltriebwerken zu dienen bestimmt sind,
4. militärische Flugplätze, die dem Betrieb von Flugzeugen mit einer höchstzulässigen 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.

(2) Die Festsetzung des Lärmschutzbereichs erfolgt durch Rechtsverordnung der Landesregierung. Karten und Pläne, die Bestandteil der Rechtsverordnung sind, können dadurch verkündet werden, dass sie bei einer Amtsstelle zu jedermanns Einsicht archivmäßig gesichert niedergelegt werden. In der Rechtsverordnung ist darauf hinzuweisen.“

- b) Nach Absatz 2 werden die folgenden Absätze 3 bis 5 eingefügt:

„(3) Der Lärmschutzbereich für einen neuen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 3 ist auf der Grundlage der dort angegebenen Werte festzusetzen. Auf derselben Grundlage ist der Lärmschutzbereich für einen wesentlich baulich erweiterten Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1

und 3 neu festzusetzen oder erstmalig festzusetzen, wenn bislang noch keine Festsetzung erfolgt ist. Die Festsetzung ist vorzunehmen, sobald die Genehmigung, die Planfeststellung oder die Plangenehmigung für die Anlage oder die Erweiterung des Flugplatzes erteilt ist.

(4) Der Lärmschutzbereich für einen bestehenden Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 und 4 ist auf der Grundlage der dort angegebenen Werte spätestens bis zum Ende des Jahres ... [einsetzen: Jahresangabe des zweiten Jahres, das auf die Verkündung dieses Gesetzes folgt] neu festzusetzen oder erstmalig festzusetzen, wenn bislang noch keine Festsetzung erfolgt ist. Ist eine wesentliche bauliche Erweiterung beantragt, ist eine Festsetzung für den bestehenden Flugplatz, die den bisherigen Bestand zur Grundlage hat, nicht mehr erforderlich, wenn eine Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den wesentlich baulich erweiterten Flugplatz vorgenommen wird und die Inbetriebnahme des erweiterten Flugplatzes unmittelbar folgt. Die Festsetzungen für verschiedene Flugplätze sollen nach Prioritäten vorgenommen werden, die sich aus der voraussichtlichen Größe der Lärmschutzbereiche und der betroffenen Bevölkerung ergeben; die vorgesehene Abfolge der Festsetzungen und ihr voraussichtlicher Zeitpunkt sind festzulegen und der Öffentlichkeit mitzuteilen.

(5) Der Lärmschutzbereich für einen neuen, wesentlich baulich erweiterten oder bestehenden Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 bis 4 ist neu festzusetzen, wenn eine Änderung in der Anlage oder im Betrieb des Flugplatzes zu einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung in der Umgebung des Flugplatzes führen wird. Eine Veränderung der Lärmbelastung ist insbesondere dann als wesentlich anzusehen, wenn sich die Größe des Lärmschutzbereichs um mindestens 25 Prozent oder die Höhe 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 um mindestens 3 dB(A) ändert. Die Neufestsetzung ist für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 3 auf der Grundlage der dort angegebenen Werte vorzunehmen. Die Neufestsetzung ist für einen bestehenden Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 und 4 auf der Grundlage der dort angegebenen Werte vorzunehmen, solange kein Fall des Absatzes 4 Satz 2 vorliegt.“

- c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 6.
d) Nach dem neuen Absatz 6 werden die folgenden Absätze 7 und 8 angefügt:

„(7) Für einen Flugplatz nach Absatz 1 ist kein Lärmschutzbereich festzusetzen oder neu festzusetzen, wenn dieser innerhalb einer Frist von zehn Jahren nach Vorliegen eines Festsetzungserfordernisses nach den Absätzen 4 und 5 geschlossen werden soll und für seine Schließung das Verwaltungsverfahren bereits begonnen hat. Nach der Schließung eines Flugplatzes ist ein bestehender Lärmschutzbereich aufzuheben. Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend für einen Flugplatz nach Absatz 1, wenn dieser die

dort genannten Merkmale in sonstiger Weise dauerhaft verliert; Absatz 8 bleibt unberührt.

(8) Wenn der Schutz der Allgemeinheit es erfordert, sollen auch für andere als in Absatz 1 genannte Flugplätze Lärmschutzbereiche festgesetzt werden. Die Absätze 2 bis 7 gelten entsprechend.“

6. § 5 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird der Satz 1 durch folgende Sätze ersetzt:

„In einem Lärmschutzbereich dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. In den Tag-Schutzzonen des Lärmschutzbereichs gilt Gleiches für Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen.“

b) In Absatz 2 wird die Angabe „Schutzzone 1“ durch die Angabe „Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone“ ersetzt und folgender Satz angefügt:

„Das Verbot gilt nicht für die Errichtung von

1. Wohnungen im Geltungsbereich eines Bebauungsplans, der vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemacht worden ist,
2. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen von Betrieben oder öffentlichen Einrichtungen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
3. Wohnungen, die nach § 35 Abs. 1 des Baugesetzbuchs im Außenbereich zulässig sind,
4. Wohnungen und Gemeinschaftsunterkünften für Angehörige der Bundeswehr und der auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Streitkräfte.“

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Das Verbot nach Absatz 2 Satz 1 gilt ferner nicht für die Errichtung von

1. Wohnungen im Geltungsbereich eines nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans, 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,
2. Wohnungen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile nach § 34 des Baugesetzbuchs.“

d) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Absatz 1 Satz 1 und 2 und Absatz 2 Satz 1 gelten nicht für bauliche Anlagen, für die vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs eine Baugenehmigung erteilt worden ist, sowie für nichtgenehmigungsbedürftige bauliche Anlagen, mit deren Errichtung nach Maßgabe des Bauordnungsrechts vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs hätte begonnen werden dürfen.“

7. In § 6 werden die Angabe „§ 5 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 3“ durch die Angabe „§ 5 Abs. 1 Satz 3, Abs. 2 Satz 2 und Abs. 3“ sowie die Angabe „Schutzzone 2“ durch die Angabe „Tag-Schutzzone 2“ ersetzt.

8. § 7 wird wie folgt geändert:

- a) Nach den Wörtern „wird ermächtigt,“ werden die Wörter „nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 15)“ eingefügt.
- b) Nach dem Wort „Schallschutzanforderungen“ werden die Wörter „einschließlich Anforderungen an Belüftungseinrichtungen“ eingefügt.

9. § 8 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „Satz 1“ durch die Angabe „Satz 1 und 2“ ersetzt und hinter der Angabe „Absatz 2“ die Angabe „Satz 1“ eingefügt.
- b) In Absatz 2 wird die Angabe „das Einführungs-gesetz zum Gesetz über Ordnungswidrigkeiten vom 24. Mai 1968 (BGBl. I S. 503)“ durch die Angabe „Artikel 1 Abs. 6 der Verordnung vom 5. April 2002 (BGBl. I S. 1250)“ ersetzt.

10. § 9 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 9
Erstattung von Aufwendungen
für bauliche Schallschutzmaßnahmen,
Entschädigung für Beeinträchtigungen
des Außenwohnbereichs“.

- b) In Absatz 1 Satz 1 werden die Angabe „Schutzzone 1“ durch die Angabe „Tag-Schutzzone 1“ sowie die Angabe „§ 5 Abs. 1 Satz 1“ durch die Angabe „§ 5 Abs. 1 Satz 1 und 2“ ersetzt.
- c) In Absatz 1 werden die Sätze 2 bis 4 durch die folgenden Sätze ersetzt:

„Soweit für einen bestehenden zivilen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq, Tag}$ bei einem Grundstück den Wert von 70 dB(A) übersteigt, entsteht der Anspruch mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Soweit er den Wert 69 dB(A) übersteigt und den Wert 70 dB(A) nicht übersteigt, entsteht der Anspruch mit Beginn des fünften Jahres nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Bei einem Grundstück mit einem geringeren Wert entsteht der Anspruch um die entsprechende Anzahl Jahre später. Für einen bestehenden militärischen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 4 gelten die Sätze 2 bis 4 mit der Maßgabe, dass die angeführten Werte jeweils um 3 dB(A) höher anzusetzen sind. Für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 gelten die Sätze 2 bis 4 mit der Maßgabe, dass die angeführten Werte jeweils um 5 dB(A) niedriger anzusetzen sind. Für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten militärischen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 gelten die Sätze 2 bis 4 mit der Maßgabe, dass die angeführten Werte jeweils um 2 dB(A) niedriger anzusetzen sind.“

- d) Die bisherigen Absätze 2 bis 4 werden durch die folgenden Absätze 2 bis 7 ersetzt:

„(2) Dem Eigentümer eines in der Nacht-Schutzzone gelegenen Grundstücks, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 oder Wohnungen errichtet sind oder auf dem die Errichtung von baulichen Anlagen nach § 5 Abs. 4 zulässig ist, werden für Räume, die in nicht nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen benutzt werden, Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, bei einem zivilen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 2 einschließlich des Einbaus von Belüftungseinrichtungen, nach Maßgabe der Absätze 3 und 4 und des § 10 erstattet. Soweit für einen bestehenden Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 und 4 der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Nacht}$ bei einem Grundstück den Wert von 60 dB(A) übersteigt, entsteht der Anspruch mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Soweit er den Wert 59 dB(A) übersteigt und den Wert 60 dB(A) nicht übersteigt, entsteht der Anspruch mit Beginn des fünften Jahres nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Bei einem Grundstück mit einem geringeren Wert entsteht der Anspruch um die entsprechende Anzahl Jahre später. Bei einem nur auf Grund des Maximalpegelkriteriums zur Nacht-Schutzzone gehörenden Grundstück entsteht der Anspruch zwei Jahre nach dem Abschluss des in Satz 4 vorgesehenen Verfahrens. Für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 3 gelten die Sätze 2 bis 5 mit der Maßgabe, dass die angeführten Werte jeweils um 5 dB(A) niedriger anzusetzen sind.

(3) Ist ein Lärmschutzbereich auf Grund des § 4 Abs. 3, 4 oder 5 neu festgesetzt worden, werden Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nicht erstattet, wenn gemäß § 6 bauliche Anlagen sowie Wohnungen schon bei der Errichtung in der bis zur Neufestsetzung geltenden Tag-Schutzzone 2 den Schallschutzanforderungen genügen mussten und die danach erforderlichen Schallschutzmaßnahmen sich im Rahmen der nach § 7 erlassenen Rechtsverordnung halten. Ferner ist eine Erstattung ausgeschlossen, wenn der nach § 12 Zahlungspflichtige bereits im Rahmen freiwilliger Schallschutzprogramme oder in sonstigen Fällen Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet hat, die sich im Rahmen der nach § 7 erlassenen Rechtsverordnung halten. Einer Erstattung steht nicht entgegen, dass ein Grundstückseigentümer oder ein sonstiger nach Absatz 7 Anspruchsberechtigter bauliche Schallschutzmaßnahmen vor dem Zeitpunkt des Entstehens des Anspruchs auf Erstattung der Aufwendungen durchgeführt hat, soweit die Durchführung nach der Festsetzung des der Anspruchsentstehung zugrunde liegenden Lärmschutzbereichs erfolgt ist.

(4) Die Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen werden nur erstattet, soweit sich die Maßnahmen im Rahmen der nach § 7 erlasse-

nen Rechtsverordnung halten. Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates den Höchstbetrag der Erstattung je Quadratmeter Wohnfläche und die Berechnung der Wohnfläche, pauschalierte Erstattungsbeträge sowie Art und Umfang der erstattungsfähigen Nebenleistungen zu regeln.

(5) Der Eigentümer eines in der Tag-Schutzzone 1 gelegenen Grundstücks, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 3 Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 oder Wohnungen errichtet sind oder auf dem die Errichtung von baulichen Anlagen nach § 5 Abs. 4 zulässig ist, kann eine angemessene Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in Geld nach Maßgabe der nach Absatz 6 erlassenen Rechtsverordnung verlangen. Soweit für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Tag}$ bei einem Grundstück den Wert von 65 dB(A) übersteigt, entsteht der Anspruch auf Erstattung mit der Inbetriebnahme des neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatzes. Soweit er den Wert 64 dB(A) übersteigt und den Wert 65 dB(A) nicht übersteigt, entsteht der Anspruch mit Beginn des fünften Jahres nach der Inbetriebnahme. Bei einem Grundstück mit einem geringeren Wert entsteht der Anspruch um die entsprechende Anzahl Jahre später. Für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten militärischen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 gelten die Sätze 2 bis 4 mit der Maßgabe, dass die angeführten Werte jeweils um 3 dB(A) höher anzusetzen sind.

(6) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Regelungen über die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs zu treffen, insbesondere über den schutzwürdigen Umfang 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.

(7) An die Stelle des nach den Absätzen 1, 2 und 5 anspruchsberechtigten Grundstückseigentümers tritt der Erbauer der Anlage oder der Wohnungseigentümer, wenn das auf dem Grundstück stehende Gebäude oder Teile des Gebäudes im Eigentum eines Erbauberechtigten oder eines Wohnungseigentümers stehen. Der Anspruch nach den Absätzen 1, 2 und 5 kann nur innerhalb einer Frist von fünf Jahren nach Entstehung des Anspruchs geltend gemacht werden.“

11. § 11 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Der Halter eines Flugplatzes und die mit der Flugsicherung Beauftragten sind verpflichtet, der nach Landesrecht zuständigen Behörde die zur Ermittlung der Lärm-

belastung nach § 3 erforderlichen Auskünfte zu erteilen sowie die erforderlichen Daten, Unterlagen und Pläne vorzulegen.“

12. § 12 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Zur Zahlung der Entschädigung nach § 8, zur Erstattung der Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nach § 9 Abs. 1 und 2 und zur Zahlung der Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs nach § 9 Abs. 5 ist der Flugplatzhalter verpflichtet.“

13. Die bisherigen §§ 13 bis 18 werden durch die folgenden §§ 13 bis 15 ersetzt:

„§ 13

Weitergehende planungs- und entschädigungsrechtliche Vorschriften

Vorschriften, die weiter gehende Planungsmaßnahmen zulassen, bleiben unberührt. Vorschriften, die weiter gehende Entschädigungen gewähren, bleiben unberührt, soweit es sich nicht um die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs nach § 9 Abs. 5 handelt.

§ 14

Schutzziele für die Lärminderungsplanung

Für die Lärminderungsplanung nach [den §§ 47b und 47d]¹⁾ des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gelten für Flugplätze nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2 die Schutzziele dieses Gesetzes sowie diejenigen des Luftverkehrsgesetzes oder einer auf dessen Grundlage erlassenen Verordnung; weiter gehende Lärminderungsplanungen sind in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt.

§ 15

Anhörung beteiligter Kreise

Soweit Ermächtigungen zum Erlass von Rechtsverordnungen die Anhörung der beteiligten Kreise vorschreiben, ist ein jeweils auszuwählender Kreis von Vertretern der Wissenschaft, der Technik, der Flugplatzhalter, der Luftfahrtunternehmen, der kommunalen Spitzenverbände, der Lärmschutz- und Umweltverbände, der Kommissionen nach § 32b des Luftverkehrsgesetzes und der für die Luftfahrt und den Immissionsschutz zuständigen obersten Landesbehörden zu hören.“

14. Die Anlage zu § 3 wird wie folgt gefasst:

„Anlage zu § 3

Der äquivalente Dauerschallpegel für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 wird nach Gleichung (1) und für die Nacht-Schutzzone nach Gleichung (2) ermittelt:

$$(1) \quad L_{\text{Aeq Tag}} = 10 \lg \left[\frac{0,75}{T} \sum_{i=1}^n t_{10,i} \cdot 10^{0,1 L_{\text{Amax},i}} \right]$$

$$(2) \quad L_{\text{Aeq Nacht}} = 10 \lg \left[\frac{1,5}{T} \sum_{i=1}^n t_{10,i} \cdot 10^{0,1 L_{\text{Amax},i}} \right]$$

mit

$L_{\text{Aeq Tag}}$ – äquivalenter Dauerschallpegel während der Beurteilungszeit T tags (6 bis 22 Uhr) in dB(A)

$L_{\text{Aeq Nacht}}$ – äquivalenter Dauerschallpegel während der Beurteilungszeit T nachts (22 bis 6 Uhr) in dB(A)

\lg – Logarithmus zur Basis 10

T – Beurteilungszeit T in s; die Beurteilungszeit umfasst die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) des Prognosejahres

$\sum_{i=1}^n$ – Summe über alle Flugbewegungen tags (6 bis 22 Uhr) bzw. nachts (22 bis 6 Uhr) während der Beurteilungszeit T , wobei die prognostizierten Flugbewegungszahlen für die einzelnen Betriebsrichtungen jeweils um einen Zuschlag zur Berücksichtigung der zeitlich variierenden Nutzung der einzelnen Betriebsrichtungen erhöht werden. Für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 beträgt der Zuschlag zweimal die Streuung der Nutzungsanteile der jeweiligen Betriebsrichtung in den zurückliegenden 10 Jahren (2 Sigma), für die Nacht-Schutzzone dreimal die Streuung der Nutzungsanteile der jeweiligen Betriebsrichtung in den zurückliegenden 10 Jahren (3 Sigma).

i – laufender Index des einzelnen Fluglärmereignisses

$t_{10,i}$ – Dauer des Geräusches des i -ten Fluglärmereignisses am Immissionsort in s (Zeitdauer des Fluglärmereignisses, während der der Schallpegel höchstens 10 dB(A) unter dem höchsten Schallpegel liegt (10 dB-down-time))

$L_{\text{Amax},i}$ – Maximalwert des Schalldruckpegels des i -ten Fluglärmereignisses am Immissionsort in dB(A), ermittelt aus der Geräuschemission des Luftfahrzeuges unter Berücksichtigung des Abstandes zur Flugbahn und der Schallausbreitungsverhältnisse.

Zusätzlich wird auf der Grundlage der nach § 3 Abs. 2 erlassenen Rechtsverordnung für die Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) die Kontur gleicher Pegelhäufigkeit für das Häufigkeits-Maximalpegelkriterium unter Berücksichtigung eines Pegelunterschiedes zwischen außen und innen von 15 dB(A) ermittelt. Die Nacht-Schutzzone bestimmt sich als Umhüllende dieser Kontur und der Kontur gleichen äquivalenten Dauerschallpegels während der Beurteilungszeit T nachts.“

¹⁾ Im weiteren Verfahren zu ersetzen durch die Angabe „§ 47a“, falls der Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages vom 28. Oktober 2004, Bundesratsdrucksache 855/04, in der Fassung der Änderungsempfehlungen der Arbeitsgruppe des Vermittlungsausschusses, Stand: 28. Januar 2005, nicht in Kraft treten sollte.

Artikel 2

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch ... [Artikel 2 des Gesetzes vom 11. Januar 2005 (BGBl. I S. 78)]¹⁾, wird wie folgt geändert:

1. In § 8 Abs. 1 werden nach Satz 2 die folgenden Sätze angefügt:

„Im Rahmen der Abwägung sind im Hinblick auf die Berücksichtigung des Fluglärms die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zugrunde zu legen. Satz 3 ist auf Genehmigungen nach § 6 entsprechend anzuwenden.“
2. § 19a wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 werden die Wörter „Verkehrsflughafens, der dem Fluglinienverkehr angeschlossen ist“ durch die Wörter „Flughafens oder eines Landeplatzes im Sinne von § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ sowie das Wort „Flughafen“ durch die Wörter „Flughafen oder Landeplatz“ ersetzt.
 - b) In Satz 2 werden hinter dem Wort „mitzuteilen“ die Wörter „und regelmäßig zu veröffentlichen“ angefügt.
3. Dem § 32 Abs. 3 wird folgender Satz angefügt:

„Verordnungen nach Satz 3, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, werden im Benehmen mit dem Umweltbundesamt erlassen.“
4. § 32a wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 3 werden die Wörter „der Bundesvereinigung gegen Fluglärm“ durch die Wörter „der Lärmschutz- und Umweltverbände“ ersetzt und nach den Wörtern „obersten Landesbehörden“ die Wörter „und des Umweltbundesamtes“ eingefügt.
 - b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „werden“ die Wörter „je zur Hälfte“ eingefügt.

¹⁾ Im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu aktualisieren, falls das Gesetzgebungsverfahren zum Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz früher abgeschlossen werden sollte.

5. In § 32b Abs. 1 Satz 1 werden hinter der Angabe „Verkehrsflughafen,“ die Wörter „der dem Fluglinienverkehr angeschlossen ist und“ eingefügt.

Artikel 3

Fortgeltung von Vorschriften

Bis zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche nach § 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der ab dem ... [einsetzen: Datum des Tages, der auf die Verkündung dieses Gesetzes folgt] geltenden Fassung gelten die bis zum ... [einsetzen: Datum des Tages der Verkündung dieses Gesetzes] erlassenen Rechtsverordnungen zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche fort. Für die darin festgesetzten Lärmschutzbereiche gelten die Bestimmungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der bis zum ... [einsetzen: Datum des Tages der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Fassung fort.

Artikel 4

Übergangsvorschrift

Die Regelung des Artikels 1 Nr. 11 Buchstabe d (§ 9 Abs. 7 Satz 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm) findet auf Ansprüche, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes entstanden sind, mit der Maßgabe Anwendung, dass die Fünfjahresfrist sich nicht durch die Neufestsetzung eines Lärmschutzbereichs verlängert.

Artikel 5

Neufassung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm

Der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit kann den Wortlaut des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der vom Inkrafttreten dieses Artikelgesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 6

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

I. Zielsetzung und wesentlicher Inhalt des Gesetzentwurfs

Dieses Artikelgesetz enthält Regelungen zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen. Im Mittelpunkt steht die Änderung von Vorschriften über den passiven Schallschutz und die Siedlungsbeschränkungen im Umland von Flugplätzen, die im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 getroffen wurden, und die Anpassung hiermit inhaltlich eng zusammenhängender Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes. Diese betreffen Regelungen zur besseren Information der Betroffenen und zur Berücksichtigung von Lärmschutzbelangen bei fluglärmrelevanten Entscheidungen.

Artikel 1 des Gesetzentwurfs betrifft die Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, dessen wesentlicher Regelungsgehalt in Vorschriften über die Festsetzung von Lärmschutzbereichen in der Umgebung von Flugplätzen und über dort geltende bauliche Beschränkungen, Schallschutzanforderungen und diesbezügliche Erstattungsansprüche besteht. Das bislang geltende Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, das aus dem Jahr 1971 stammt und seither nahezu unverändert geblieben ist, entspricht nicht mehr den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und entfaltet kaum noch Wirkung, da die Lärmschutzzonen oftmals nur wenig über das Flugplatzgelände hinaus reichen. Das Gesetz in seiner bisherigen Form ist damit weder in der Lage, die Siedlungsentwicklung im Umland der größeren Flugplätze unter Lärmschutzgesichtspunkten wirksam zu steuern, noch vermittelt es angemessene Ansprüche auf passiven Schallschutz für die von Fluglärm betroffenen Flugplatzanwohner. Mit der Neuregelung wird der Schutz der Menschen vor Fluglärm in der Umgebung der größeren zivilen und militärischen Flugplätze deutlich verbessert, vor allem durch die Modernisierung des Ermittlungsverfahrens für Fluglärm, durch die deutliche Absenkung der Grenzwerte, was den erstellten Modellrechnungen für verschiedene beispielhaft aufgewählte Flugplätze zufolge zu einer relevanten Ausweitung der Schutzzonen führen wird, und durch die Einführung einer Nacht-Schutzzone. Der im Vordergrund der Neuregelung stehende passive Schallschutz setzt am Ort der Immissionen an und beinhaltet vor allem Erstattungsansprüche für bauliche Schallschutzmaßnahmen an hochbelasteten Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen im Flugplatzumland (§ 9). Den Ansprüchen auf baulichen Schallschutz bei bereits vorhandenen Wohngebäuden in hochgradig lärmbelasteten Bereichen stehen abgestufte Bauverbote und Baubeschränkungen (§§ 5, 6) im Flugplatzumland gegenüber, die einem weiteren Heranwachsen von Wohnbebauung an die Flugplätze vorbeugen sollen. Der Gesetzentwurf betrifft insoweit auch den Bereich der planerischen Maßnahmen zur Vorbeugung gegen das Entstehen weiterer Nutzungskonflikte im Umfeld der Flugplätze.

Die Regelungen über den passiven Schallschutz beinhalten die Verpflichtung des Flugplatzhalters zur Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz an bestehenden Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen in der

näheren Umgebung des Flugplatzes. Die Fluglärmbelastung wird dort als so erheblich bewertet, dass das Wohnen nur dann als weiterhin zumutbar zu betrachten ist, wenn innerhalb einer angemessenen Frist ein verbesserter Schallschutz der Wohnungen erreicht werden kann. Angesichts der prognostizierten Fluglärmbelastungen wird jedoch der Neubau von Wohnungen außerhalb geschlossener Siedlungsbereiche in diesen Zonen und die Errichtung von schutzbedürftigen Einrichtungen im gesamten Lärmschutzbereich grundsätzlich ausgeschlossen.

Die Neuregelung erfasst einerseits die größeren zivil genutzten Flugplätze, bei denen aufgrund von Art und Umfang des Flugbetriebs beträchtliche Fluglärmbelastungen in der Flugplatzumgebung zustande kommen und wo ein auf Dauer hinreichender Schutz der Flugplatzumgebung durch andere Instrumente des Fluglärmschutzes wie die Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung nicht gewährleistet werden kann. Die Festlegung des Anwendungsbereichs orientiert sich in erster Linie an den typischerweise bei bestimmten Nutzungsarten und -umfängen zu erwartenden Fluglärmimmissionen im Flugplatzumland und ist weitgehend unabhängig vom luftrechtlichen Genehmigungsstatus als Verkehrsflughafen oder Verkehrslandeplatz. Daneben werden – wie beim bisherigen Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 – die militärischen Flugplätze erfasst, an denen in relevantem Umfang militärische Strahlflugzeuge eingesetzt werden. Die Neuregelung erfasst zudem die militärischen Flugplätze, an denen aufgrund des Einsatzes schwerer propellergetriebener Flugzeuge relevante Fluglärmbelastungen in der Flugplatzumgebung zu erwarten sind.

Ebenso wie in der bisherigen gesetzlichen Regelung sind Lärmschutzbereiche auch dann festzulegen, wenn ein Flugplatz neu gebaut oder wesentlich baulich erweitert wird (§ 2 Abs. 2 Satz 3 und 4, § 4 Abs. 3). Für diese Fälle galten nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 bislang keine speziellen Grenzwerte; vielmehr wurden nach der bisherigen Regelung für bestehende Flugplätze und für den Neu- und Ausbau von Flugplätzen einheitliche Grenzwerte zur Festsetzung eines Lärmschutzbereichs (mit den Schutzzonen 1 und 2) zugrunde gelegt. Um dem größeren Planungsspielraum der Flugplatzunternehmen beim Neu- und Ausbau von Flugplätzen sowie der größeren Belästigungswirkung von neuen Lärmquellen Rechnung zu tragen, werden mit der Gesetzesnovelle eigenständige und – gegenüber den Werten für bestehende Flugplätze – abgesenkte Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Flugplätzen festgelegt. Die mit der Gesetzesnovelle vorgesehenen Grenzwerte (§ 2 Abs. 2 Satz 2) für die Schutzzonen beim Neu- und Ausbau dienen den Lärmschutzbelangen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger, zugleich aber auch den Interessen der Flugplatzunternehmen, da durch die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte Rechtssicherheit und Gleichbehandlung gewährleistet werden.

Artikel 2 des Gesetzentwurfs zielt auf Anpassungen von Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes ab, die in einem engen Zusammenhang mit dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm stehen. Die Anpassungen betreffen insbesondere Regelungen zur Information der Betroffenen und zur Be-

rücksichtigung von Lärmschutzbelangen bei fluglärmrelevanten Entscheidungen. Zudem wird sichergestellt, dass im Rahmen der luftverkehrsrechtlichen Planfeststellung bei der Abwägung ausschließlich die nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm maßgeblichen Grenzwerte zugrunde gelegt werden, so dass Rechtssicherheit und Gleichbehandlung auch von dieser Seite gewährleistet werden.

Artikel 3 bis 6 beinhalten die erforderlichen Schlussvorschriften.

II. Gesetzgebungskompetenzen des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für Artikel 1 des Gesetzentwurfs folgt aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 24 des Grundgesetzes (GG), da Regelungen zur Lärmbekämpfung an Flugplätzen und im Flugplatzumland getroffen werden. Hinsichtlich des Artikels 2 des Gesetzentwurfs ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz aus Artikel 73 Nr. 6 GG, da die Regelungen den Luftverkehr betreffen.

Eine bundesgesetzliche Regelung der Lärmbekämpfung an allen größeren und besonders lärmrelevanten zivilen und militärischen Flugplätzen ist im Sinne von Artikel 72 Abs. 2 GG zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet und zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erforderlich. Angesichts des seiner Natur nach überregionalen und internationalen Luftverkehrs und des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsflughäfen und den größeren Verkehrslandeplätzen sind bundesweit vor allem einheitliche Anforderungen an die Regelungen über bauliche Beschränkungen im Flugplatzumland und über passiven Schallschutz sowie entsprechende Erstattungsansprüche erforderlich, um sowohl gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Unternehmen der größeren zivilen Flugplätze als auch einen gleichwertigen Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sicherzustellen. Bundesweit einheitliche Anforderungen sind auch für den Lärmschutz bei den militärischen Flugplätzen erforderlich. Die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet ist auch vor dem Hintergrund des grundgesetzlichen Verteidigungsauftrags bei dem erforderlichen Schutz gegen den mit dem militärischen Fluglärm verbundenen Belastungen für die Bevölkerung geboten.

III. Gesetzesfolgen, Kosten

1. Ermittlungsverfahren und Resultate

Die Kostenfolgen der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 sind für den Bereich der zivilen Flugplätze von einer paritätisch zusammengesetzten Arbeitsgruppe, der Experten aus den beteiligten Bereichen angehörten, in einem mehrmonatigen Arbeitsprozess abgeschätzt worden. Der Abschlussbericht der „Arbeitsgruppe zu den Kostenfolgen der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ vom 21. Februar 2005 beziffert die Kosten, die die deutschen Verkehrsflugplätze für Maßnahmen in Folge der Gesetzesnovelle aufbringen müssen, auf 614 Mio. Euro für den Fall, dass die Flughäfen Bremen und Köln/Bonn in den kommenden Jahren nicht wesentlich ausgebaut werden, bzw. auf 738 Mio. Euro für den Fall, dass (auch) bei diesen beiden Flughäfen ein wesentlicher Ausbau stattfindet. Der Bericht der Arbeitsgruppe zu den Kostenfolgen

der Gesetzesnovelle ist im Internet unter http://www.bmu.de/pressemitteilungen/pressemitteilungen_ab_01_11_2004/pm/35106.php bzw. http://www.bmu.de/laermschutz/novelle_gesetz_gegen_fluglaerm/doc/35104.php verfügbar.

Der Arbeitsgruppe zur Schätzung der Kostenfolgen gehörten Vertreter der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) und der Bundesvereinigung gegen Fluglärm sowie Sachverständige für Fragen des Fluglärmschutzes und Vertreter beteiligter Bundesbehörden an. Der Kostenschätzung liegt der Referentenentwurf vom 22. Juni 2004 zugrunde. Die Arbeitsgruppe bezeichnet das Ergebnis als beste Schätzung, da sich potenziell kostenerhöhende und kostensenkende Unsicherheiten ausgleichen dürften.

Die Schätzung der Kostenfolgen der Novelle erfolgte nach folgender Vorgehensweise: Die zivilen Flugplätze, die unter den Geltungsbereich des Gesetzes fallen, wurden vor allem im Hinblick auf ihre potenzielle Bedeutung für die Kostenfolgen in drei Gruppen (internationaler Verkehrsflughafen, regionaler Verkehrsflughafen und Verkehrslandeplatz mit Fluglinien- oder Pauschalreiseverkehr) eingeteilt. Für jede Gruppe wurden spezifische methodische Ansätze der Kostenschätzung ausgewählt. Bei den internationalen Verkehrsflughäfen, denen hinsichtlich der Höhe der zu erwartenden Kostenfolgen generell besondere Bedeutung beizumessen ist, wurden die kostenrelevanten Annahmen und Ergebnisse der vorhandenen Kostenschätzungen von Umweltbundesamt und ADV insbesondere hinsichtlich Plausibilität und Konsistenz eingehend geprüft und unter Berücksichtigung der methodischen Ansätze und der Prämissen der Arbeitsgruppe angepasst. Für die Gruppe der regionalen Verkehrsflughäfen wurde eine Kostenschätzung auf der Basis einer Hochrechnung der vom Umweltbundesamt durchgeführten Modellrechnungen für einen als repräsentativ ausgewählten Flughafen, einschließlich der Parameter über die Besiedlungsdichte, die Gebäudegröße und die Größe der Fensterflächen, vorgenommen. Analog ging die Arbeitsgruppe bei der Kategorie der Verkehrslandeplätze mit Linien- und Pauschalverkehr vor. Für die modellhafte Berechnung der Lärmkonturen wurden die den heutigen Erkenntnissen entsprechenden flugbetrieblichen und akustischen Daten der Flugzeuge verwandt.

Die Anzahl der potenziell zu schützenden Wohneinheiten innerhalb der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone, die als Multiplikator in die Ermittlung der Kostenfolgen einfließt, wurde für die besonders kostenrelevanten Flughäfen auf der Grundlage detaillierter Daten der Flughäfen einzelfallbezogen ermittelt. Sofern keine spezifischen Daten verfügbar waren, erfolgte eine orientierende Ermittlung der Zahl der Wohneinheiten in den modellhaft berechneten Lärmschutzbereichen. Für die Gruppe der regionalen Verkehrsflughäfen und der Verkehrslandeplätze hat die Arbeitsgruppe auch die Zahl der potenziell zu schützenden Wohneinheiten pauschalisierend auf der Basis eines repräsentativen Flugplatzes bestimmt. Weiterhin wurden, um die Durchschnittskosten des Schallschutzes pro Wohneinheit in einzelnen Teilzonen zu ermitteln, Kostenpauschalen für Schallschutzfenster und Lüfter sowie die Kosten für potenziell notwendige Dachsanierungen aus vorhandenen Erfahrungswerten ermittelt. Die Arbeitsgruppe bestimmte zudem die Kosten für die Entschädigungen für Beeinträchtigungen

des Außenwohnbereichs beim Neu- und Ausbau von Flugplätzen anhand eines Berechnungsmodells.

Der Kostenschätzung wurde außerdem die Annahme zugrunde gelegt, dass nach dem Inkrafttreten der Gesetzesnovelle bei insgesamt zwei Flughäfen der Neubau einer Start- oder Landebahn zu einer wesentlichen baulichen Erweiterung im Sinne von § 2 Abs. 2 Satz 3 führt. Für diese Fälle wurden abgesenkte Werte für die Tag-Schutzzone 1 und abgesenkte Werte für die Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 herangezogen. Außerdem wurden hierfür Entschädigungen für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs (§ 9 Abs. 5) berücksichtigt. In den Kostenschätzungen für die erfassten Ausbauprojekte wurde nicht zwischen Kostenanteilen unterschieden, die auf dem novellierten Fluglärmschutzgesetz basieren oder die auch ohnehin ohne eine Novellierung auf der Grundlage zukünftiger Planfeststellungsbeschlüsse anfallen würden. Bei den Flughäfen Bremen und Köln/Bonn bestanden in der Arbeitsgruppe unterschiedliche Auffassungen darüber, ob diese Flughäfen in den kommenden Jahren wesentlich ausgebaut werden. Daher wurden für diese beiden Flughäfen zwei alternative Kostenschätzungen, nämlich einmal für den Bestandsfall und einmal für den Ausbaufall, erstellt. Alle übrigen Fälle wurden als Bestand erfasst. Entsprechend § 2 Abs. 2 Satz 3 zählte die Arbeitsgruppe auch die Flugplätze, die vor dem Inkrafttreten der Gesetzesnovelle eine Genehmigung für einen wesentlichen Ausbau erhalten, zu den Bestandsfällen.

Die Arbeitsgruppe hat für die Kostenschätzung verschiedene konkretisierende Prämissen entwickelt. Die Gesetzesnovelle berücksichtigt diese Prämissen, so dass insoweit kostenrelevante Unsicherheiten ausgeräumt sind, die der für die Kostenschätzung herangezogene Referentenentwurf vom 22. Juni 2004 noch aufwies. § 9 Abs. 3 und 4 legt fest, dass bisherige bauliche Schallschutzmaßnahmen aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von 1971, aufgrund freiwilliger Schallschutzprogramme der Flughäfen oder aufgrund behördlich festgesetzter Programme berücksichtigt werden und dass keine neuerlichen Ansprüche entstehen, wenn die bisherigen Maßnahmen sich im Rahmen der nach diesem Gesetz erforderlichen Schutzanforderungen halten. In § 4 Abs. 7 ist geregelt, dass für einen Flughafen, dessen Schließung in einem überschaubaren Zeitraum zu erwarten ist, weil behördliche Verfahren hierzu bereits eingeleitet sind, im Übergangszeitraum bis zur Schließung kein neuer Lärmschutzbereich festzulegen ist. Ebenfalls im Hinblick auf die Empfehlungen der Arbeitsgruppe ermächtigt § 9 Abs. 4 die Bundesregierung zum Erlass einer Rechtsverordnung, die unter anderem pauschalisierende Erstattungsbeträge sowie Art und Umfang der erstattungsfähigen Nebenleistungen regelt. Diese Festlegungen betreffen auch die besonders lärmsensiblen Einrichtungen. Die Gesetzesnovelle enthält zudem gegenüber dem der Kostenschätzung zugrunde gelegten Referentenentwurf (Stand: 22. Juni 2004) einige Änderungen, die zu Kostensenkungen führen. Dies sind insbesondere die abgestufte Absenkung der Grenzwerte für die Nacht-Schutzzone beim Neu- und Ausbau (§ 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 Buchstabe a und b) und das Berechnungsverfahren zur Berücksichtigung der verschiedenen Betriebsrichtungen (Anlage zu § 3). Die auf die zuletzt genannte Änderung des Gesetzentwurfs zurückgehenden Kostensenkungen wurden anhand modellhaft

berechneter Lärmkonturen für zwei Flughäfen abgeschätzt. Dabei ergaben sich Verkleinerungen dieser Lärmschutz-zonen um etwa 20 bis 30 Prozent gegenüber den Zonen, die der obigen Kostenschätzung zugrunde lagen. Durch diese Änderung ist eine entsprechende Verringerung der Kosten zu erwarten.

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Flugplatzunternehmen, die von der Gesetzesnovelle kostenwirksam betroffen sind, wird insbesondere dadurch berücksichtigt, dass für jeden Flugplatz die Kostenfolgen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen in den Tag- und Nacht-Schutz-zonen auf insgesamt rund zehn Jahre verteilt werden (§ 9 Abs. 1 und 2). Durch die Vorgaben zur zeitlichen Verteilung der Kostenfolgen erhält die Luftverkehrswirtschaft die erforderliche Planungssicherheit, zugleich wird die Möglichkeit geschaffen, die über einen längeren Zeitraum verteilten Schallschutzkosten den Verursachern anzulasten.

Die Kostenfolgen für die von der Gesetzesnovelle erfassten militärischen Flugplätze wurden vom Umweltbundesamt unter Berücksichtigung der Methodik der oben genannten Kostenschätzung für den Zivilbereich ebenfalls auf der Grundlage des Referentenentwurfs vom 22. Juni 2004 geschätzt. In Abhängigkeit insbesondere der zugrunde zu legenden Kosten für Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen einschließlich Einbau und Nebenleistungen sowie der Annahmen über die weitere künftige Nutzung der militärischen Flugplätze ergab sich ein Kostenrahmen von 75 Mio. Euro bis 95 Mio. Euro. Auch für den Bereich der militärischen Flugplätze ist eine Verteilung der Kostenfolgen für baulichen Schallschutz in der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone auf insgesamt rund zehn Jahre vorgesehen (§ 9 Abs. 1 und 2). Wie bei den zivilen Flugplätzen führen die genannten kostensenkenden Änderungen gegenüber dem Referentenentwurf vom 22. Juni 2004 auch im Bereich der militärischen Flugplätze zu Kostensenkungen gegenüber der Kostenschätzung des Umweltbundesamts. Auch für den Militärbereich werden aufgrund der Änderungen des Gesetzentwurfs Verkleinerungen der Lärmschutz-zonen um etwa 20 bis 30 Prozent gegenüber den Zonen erwartet, die der Kostenschätzung für diesen Sektor zugrunde lagen. Von einer entsprechenden Verringerung der Kosten für den Gesamtbereich der militärischen Flugplätze ist auszugehen.

2. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Der Bund trägt als Flugplatzhalter der von der Bundeswehr und den alliierten Streitkräften genutzten militärischen Flugplätze, die unter den Geltungsbereich des Fluglärmschutzgesetzes fallen (§ 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 und 4), gemäß § 12 die Kosten für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone. Die geschätzten Kostenfolgen verteilen sich für den Bundeshaushalt aufgrund der Regelungen des § 9 Abs. 1 und 2 auf einen Zeitraum von insgesamt rund zehn Jahren. Die im Zuge der Entspannungspolitik seit Beginn der 90er Jahre erfolgte Beendigung der militärischen Nutzung zahlreicher Flugplätze in Deutschland und die gesicherten Planungen in diesem Sektor wurden in der Kostenschätzung berücksichtigt.

Soweit Bund, Länder oder Gemeinden an Flughafengesellschaften beteiligt sind, könnten die sich aus der Gesetzesnovelle ergebenden Kostenfolgen für bauliche Schallschutzmaßnahmen zu Haushaltsauswirkungen für die öffentliche Hand führen. Grundsätzlich ist in diesen Fällen nicht auszuschließen, dass

- es mittelbar zu Mindereinnahmen durch sinkende Privatisierungserlöse,
- Mindereinnahmen durch Wegfall bzw. Minderung von Gewinnen aus Beteiligungen sowie
- Mehrausgaben durch Zuweisungen an solche Flughafenhalter, die die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen nicht selbst erwirtschaften können,

kommt. Da die Flughäfen bestrebt sein werden, die auf einen Zeitraum von etwa zehn Jahren verteilten Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen in wesentlichen Teilen an die Luftfahrtgesellschaften weiterzugeben, werden substantielle Einnahmeausfälle nicht erwartet. Längerfristig dürften die Bauverbote und Baubeschränkungen in den Tag-Schutzzonen und in der Nacht-Schutzzone im Flugplatzumland (§§ 5, 6) und die Maßnahmen des baulichen Schallschutzes an Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen im Flugplatzumland ebenfalls geeignet sein, in relevanter Weise zur Wahrung der Entwicklungsperspektiven des Luftverkehrs in Deutschland beizutragen. Damit dient die Gesetzesnovelle auch der Stärkung der strategischen Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftssektors, so dass zumindest längerfristig negative Beeinflussungen nicht erwartet werden.

Die Mehrbelastungen des Bundes im zivilen und militärischen Bereich werden in den jeweiligen Einzelplänen durch Umschichtungen im Rahmen der Finanzplanung aufgefangen.

Für den Vollzug des Fluglärmschutzgesetzes sind bei den von der Novelle erfassten Flugplätzen die Länder zuständig (§ 4 Abs. 2). Dies entspricht der auch in anderen Bereichen des Umweltschutzrechts bewährten Aufgabenwahrnehmung (Artikel 83 GG). Im Rahmen dieser Vollzugsaufgaben fallen bei den Ländern insbesondere Kosten für die Aufbereitung der vom Flughafenhalter vorzulegenden Daten zu Art und Umfang des künftigen Flugbetriebs (§ 11 in Verbindung mit der Rechtsverordnung nach § 3 Abs. 2), für die Berechnung der Lärmschutzbereiche und für die kartenmäßige Darstellung der Ergebnisse an. Für die Ermittlung eines Lärmschutzbereichs auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 fallen derzeit nach Schätzungen des bislang mit Vollzugsaufgaben betrauten Umweltbundesamts externe Kosten von rund 20 000 Euro pro Flughafen an; die Durchführung der Berechnungen erfolgt gegenwärtig überwiegend durch private Anbieter. Durch die Modernisierung und Erweiterung des Berechnungsverfahrens (§ 3) können sich die Durchführungskosten geringfügig erhöhen. Diesen Erhöhungen stehen Kosteneinsparungen durch leistungsfähigere Datenverarbeitungsprogramme und bei Computern sowie durch die Festlegung vollzugsge rechter Anforderungen an die vorzulegenden Daten (§ 3 Abs. 2) gegenüber, die zu Kostenabsenkungen beim Vollzug führen, so dass von einer annähernd gleich bleibenden Höhe der Durchführungskosten ausgegangen werden kann.

3. Kosten für die Wirtschaft und Preiswirkungen

Die Abschätzung der Kostenfolgen der Gesetzesnovelle für die Halter der erfassten zivilen Flugplätze ist in Kapitel III.1 im Einzelnen erläutert. Die Kostenfolgen für den einzelnen Flughafenhalter werden aufgrund des zeitlich gestuften Entstehens von Erstattungsansprüchen und darüber hinaus in Abhängigkeit von der Geltendmachung durch die Anspruchsberechtigten auf einen Zeitraum von rund zehn Jahren nach der Festsetzung des jeweiligen Lärmschutzbereichs verteilt.

Seit dem Inkrafttreten des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm im Jahr 1971 haben die Deutschen Flughäfen nach Auskunft der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) einen Betrag von rund 400 Mio. Euro für aufgrund dieses Gesetzes vorgeschriebene Schallschutzmaßnahmen, für Schallschutz aufgrund behördlicher Auflagen und für darüber hinausgehende freiwillige Maßnahmen des Fluglärmschutzes aufgewandt.

Aufgrund der Kosten für die Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz in der von der Gesetzesnovelle neu eingeführten Nacht-Schutzzone könnten Flughäfen, an denen in beträchtlichem Umfang Nachtflugbetrieb stattfindet, die Entgelte für nächtliche Starts und Landungen erhöhen. Dies könnte geringfügig erhöhte Preise für nächtliche Passagierflüge und für nächtliche Frachttransporte zur Folge haben. Hiervon könnten letztlich auch Anreize zur Verlagerung von Flügen auf weniger lärmsensible Zeiten ausgehen. Die Preise im Luftverkehr könnten sich unter Berücksichtigung des Verhältnisses der dargelegten Kostenauswirkungen der Gesetzesnovelle zu den bisherigen Aufwendungen der Flughäfen für Schallschutzmaßnahmen für die Übergangszeit bis zum Abschluss der Erstattungszahlungen geringfügig erhöhen, da die Flughafengesellschaften bestrebt sein dürften, die Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen verursachergerecht weiterzugeben.

Die Bauverbote und Baubeschränkungen im Flugplatzumland (§§ 5, 6) und die Maßnahmen des baulichen Schallschutzes an Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen in den Tag-Schutzzonen und in der Nacht-Schutzzone dienen einem angemessenen Interessenausgleich. Sie sind insgesamt geeignet, in relevanter Weise auch zur Wahrung der Entwicklungsperspektiven der Luftverkehrswirtschaft in Deutschland beizutragen. Damit dient die Gesetzesnovelle auch der Stärkung der strategischen Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftssektors.

Unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

B. Zu den einzelnen Artikeln

Zu Artikel 1 (Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm)

Mit Artikel 1 des Gesetzentwurfs wird das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 novelliert, indem die Regelungen für die Festlegung von Lärmschutzbereichen im Umland der größeren zivil oder militärisch genutzten Flugplätze den heutigen Anforderungen an den Lärmschutz angepasst werden. Kern der Neuregelung ist die Ausweitung der Lärmschutzbereiche aufgrund deutlich abgesenkter Grenzwerte für die Lärmbelastung. Die bei den

zivilen Flughäfen seit geraumer Zeit zu beobachtende Tendenz zur Verkleinerung von Lärmschutzbereichen wird umgekehrt und die durch diese Verkleinerungen zunehmend in Frage gestellte Planungsfunktion des Gesetzes wieder hergestellt, indem der Neubau von Wohnungen außerhalb geschlossener Siedlungsbereiche und anderer schutzbedürftigen Einrichtungen in der fluglärmbelasteten Umgebung des Flugplatzes grundsätzlich ausgeschlossen wird.

Zu Nummer 1 (Wegfall von Zwischenüberschriften)

Die Untergliederung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in zwei Abschnitte entfällt. Das Gesetz vom 30. März 1971 wies diese auf, weil es im Ersten Abschnitt die eigentlichen Regelungen im Sinne des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm enthielt und es mit dem Zweiten Abschnitt (§ 15 ff.) Lärmschutzvorschriften in das Luftverkehrsgesetz einführte. Die Untergliederung ist obsolet geworden. Die erste Zwischenüberschrift wird gestrichen, die zweite Zwischenüberschrift entfällt im Zusammenhang mit der Neufassung der §§ 13 bis 16.

Zu Nummer 2 (§ 1)

§ 1, der mit der Gesetzesnovelle neu gefasst wird, benennt den Zweck und den Geltungsbereich des Gesetzes. Mit der Sicherstellung von baulichen Nutzungsbeschränkungen und baulichem Schallschutz in der Umgebung von Flugplätzen sind die wesentlichen Zwecke des Gesetzes angesprochen. Mittelbar wird mit § 1 auch eine Abgrenzung von luftverkehrsrechtlichen Vorschriften zum aktiven Schallschutz vorgenommen. Zugleich wird klargestellt, dass der Geltungsbereich des Gesetzes sich auf die Umgebung von Flugplätzen bezieht. Im Interesse eines klareren äußeren Aufbaus des Gesetzes werden die Regelungen zur Festsetzung von Lärmschutzbereichen, die bislang in § 1 des Gesetzes von 1971 getroffen waren, nunmehr in § 4 vorgesehen.

Zu Nummer 3 (§ 2)

§ 2, der mit der Gesetzesnovelle neu gefasst wird, betrifft die Einrichtung von Lärmschutzbereichen in der Umgebung von Flugplätzen. Absatz 1 regelt grundlegend, dass es sich bei einem Lärmschutzbereich um das Gebiet außerhalb des Flugplatzgeländes handelt, das durch verschiedene Schutzzonen bestimmt wird, die in den nachfolgenden Absätzen nach Art und Umfang geregelt werden.

Absatz 2 Satz 1 untergliedert den Lärmschutzbereich in Abhängigkeit von der Höhe der Fluglärmbelastungen am Tag und in der Nacht in zwei Tag-Schutzzonen und eine Nacht-Schutzzone. Für diese Schutzzonen gelten spezifische, nach der Höhe der Fluglärmbelastung abgestufte sowie zwischen Tag- und Nacht-Schutzzonen unterscheidende Rechtsfolgen (§§ 5, 6, 8 und 9). Die Vorschrift trägt dem Gesichtspunkt einer Harmonisierung der Bewertungsverfahren für Fluglärm mit den bei anderen Verkehrslärmquellen (Schienenverkehr, Straßenverkehr) gebräuchlichen Methoden Rechnung. Die Bestimmung der äquivalenten Dauerschallpegel für den Tag und für die Nacht ($L_{Aeq\ Tag}$, $L_{Aeq\ Nacht}$) ist erforderlich, da Rechtsfolgen festgelegt werden, die jeweils spezifische Schutzbelange für den Tag oder für die Nacht berücksichtigen.

Für die Abgrenzung der Nacht-Schutzzone wird nicht ausschließlich auf den Dauerschallpegel während der Nacht ($L_{Aeq\ Nacht}$) abgestellt. Da relevante Beeinträchtigungen des Nachtschlafs – auch bei Nichtüberschreitung des Grenzwertes für den Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Nacht}$ – aufgrund lauter Überflugeignisse in der Nacht auftreten können, werden der Nacht-Schutzzone nach Absatz 2 Satz 2 auch die Bereiche zugerechnet, in denen fluglärmbedingte Maximalpegel (L_{Amax}) mit bestimmten Häufigkeiten überschritten werden. Die Häufigkeit wird als der Mittelwert der Überschreitungshäufigkeit in den sechs verkehrsreichsten Monaten des Prognosejahres festgelegt.

In Satz 2 Nr. 1 bis 4 des Absatzes 2 werden die Grenzwerte für die Abgrenzung der Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie der Nacht-Schutzzone auf der Grundlage einer Differenzierung festgesetzt, die grundsätzlich zwischen neuen und wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen einerseits und bestehenden Flugplätzen andererseits unterscheidet. Die durchgängige Absenkung der Grenzwerte für die Festsetzung der Schutzzonen gegenüber den Werten des bisherigen Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 führt Modellrechnungen zufolge bei den von der Gesetzesnovelle erfassten zivilen und militärischen Flugplätze zu einer deutlichen Ausweitung der Schutzzonen.

Die Nummern 1 und 3 des Satzes 2 betreffen neue und wesentlich baulich erweiterte zivile und militärische Flugplätze, die unter den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen. Die Sätze 3 und 4 des Absatzes 2 definieren den Neubau und die wesentliche bauliche Erweiterung eines Flugplatzes. Nach 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 aufgrund einer baulichen Erweiterung zu einer Vergrößerung des Lärmschutzbereichs um mindestens 25 Prozent 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 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. Im Sinne des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm gilt ein Flugplatz bei Vorliegen der genannten Tatbestände dann als neuer oder wesentlich baulich erweiterter Flugplatz, wenn für den Flugplatz ab dem Tag nach Inkrafttreten dieses Artikelgesetzes eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung nach den §§ 6 oder 8 des Luftverkehrsgesetzes für seine Anlegung, für den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder für eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung erteilt wird. Für den maßgeblichen Zeitpunkt ist damit auf den Tag der Bekanntmachung abzustellen, nicht der Bestandskraft. Sind die genannten Voraussetzungen nicht erfüllt, zählt nach Satz 5 der Flugplatz zu den bestehenden Flugplätzen im Sinne der Nummern 2 und 4 des Satzes 2.

Die Grenzwerte für die Festlegung der Tag-Schutzzonen werden gegenüber der bisherigen gesetzlichen Regelung erheblich abgesenkt, was zu einer deutlichen Ausweitung der Schutzzonen gegenüber der heutigen Situation führt. Bei der Festlegung der Grenzwerte werden einerseits die heute

verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Wirkungen von Fluglärmimmissionen auf die Menschen im Flugplatzumland berücksichtigt, was durchgehend Anlass zu einer relevanten Herabsetzung der Grenzwerte für die Schutzzonen gibt. Andererseits wird bei der Festlegung der Grenzwerte berücksichtigt, dass die Ausweitung der Schutzzonen zu Kostenfolgen für die erfassten Flugplätze führt, da für Grundstücke in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone (§ 9 Abs. 1 und 2) Erstattungsansprüche für baulichen Schallschutz geschaffen werden. Außerdem wird berücksichtigt, dass die Bauverbote und Baubeschränkungen im Flugplatzumland (§§ 5, 6) die Entwicklungsmöglichkeiten von Gemeinden im Lärmschutzbereich eingrenzen und bestimmte besonders lärmempfindliche Nutzungen von Grundstücken in fluglärmbelasteten Bereichen ausschließen können.

Im Sondergutachten „Umwelt und Gesundheit“ (Bundestagsdrucksache 14/2300 vom 15. Dezember 1999) fordert der Sachverständigenrat für Umweltfragen als Nahziel, dass der kritische Wert für erhebliche Belästigung von 65 dB(A) möglichst nicht mehr überschritten wird. In einem Gutachten vom Februar 2002, das im Auftrag der Flughafen Frankfurt/Main AG erstellt wurde, wird ein fluglärmbedingter Tages-Mittelungspegel von 65 dB(A) als kritischer Toleranzwert benannt, dessen Überschreitung zu Maßnahmen der Lärminderung zwingt. Bei einer Überschreitung des kritischen Toleranzwertes können dem Gutachten zufolge Gesundheitsgefährdungen und -beeinträchtigungen nicht mehr ausgeschlossen werden.

Vor diesem Hintergrund wird zur Vermeidung gesundheitlicher Risiken und zur Verminderung erheblicher Belästigungen durch Fluglärm für bestehende zivile Flugplätze in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 ein Grenzwert von $L_{Aeq\ Tag} = 65$ dB(A) für die Tag-Schutzzone 1 festgelegt.

Für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze wird in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 ein Grenzwert für die Tag-Schutzzone 1 von 60 dB(A) festgesetzt. Dieser Wert liegt um 5 dB(A) unter dem Wert für bestehende zivile Flugplätze. Bei der Anlegung eines neuen Flugplatzes, beim Bau einer neuen Start- oder Landebahn und bei einer sonstigen wesentlichen baulichen Erweiterung eines Flugplatzes werden Optimierungsmöglichkeiten auch im Bereich des Lärmschutzes eröffnet, die durch das Zusammenwirken aktiver und passiver Maßnahmen des Fluglärmschutzes ein im Vergleich zu einem bestehenden Flugplatz verbessertes Lärmschutzniveau ermöglichen. Außerdem wird durch den strengeren Grenzwert das Auftreten erhöhter Belästigungsreaktionen (Überschussreaktionen) bei den von relevanten Belastungserhöhungen Betroffenen berücksichtigt. Durch diesen Grenzwert für den Neu- und Ausbau von Flugplätzen wird zugleich eine stärkere Harmonisierung mit den Grenzwerten für den Neu- und Ausbau von Einrichtungen der bodengebundenen Verkehrsinfrastruktur erreicht, die für das Entstehen von Schutzansprüchen maßgeblich sind.

Für die Tag-Schutzzone 2, in der Wohnungen nur errichtet werden dürfen, wenn diese auf Kosten des Bauwilligen mit erhöhtem Schallschutz ausgestattet sind, wird ein gegenüber der Tag-Schutzzone 1 um 5 dB(A) niedrigerer Grenzwert festgelegt, und zwar für bestehende zivile Flugplätze ein Wert von 60 dB(A) sowie für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze ein Wert von 55 dB(A). Zwar treten auch in der Tag-Schutzzone 2 noch relevante Flug-

lärmbelastungen und Belästigungsreaktionen bei den Anwohnern auf, gleichwohl erscheint es nicht angezeigt, durch eine bundeseinheitliche Regelung den Neubau von Wohnungen in der Tag-Schutzzone 2 generell zu untersagen. Sofern im Einzelfall aus Gründen des Fluglärmschutzes erforderlich, können hierfür jedoch weiter gehende planungsrechtliche Maßnahmen getroffen werden (§ 13, bisher § 16).

Das Umweltgutachten 2002 des Sachverständigenrates für Umweltfragen weist darauf hin, dass aus Sicht der Lärmwirkungsforschung davon auszugehen ist, dass bei chronischen Fluglärmbelastungen oberhalb von 50 bis 55 dB(A) – gemessen als $L_{eq(3)}$ außen – in der Nacht ein erhöhtes Risiko gesundheitlicher Beeinträchtigungen besteht. Belastungen oberhalb 45 dB(A) in der Nacht werden als erhebliche Störungen und Belästigungen empfunden.

Um diesen Fluglärmwirkungen Rechnung zu tragen, wird mit der Gesetzesnovelle eine spezielle Nacht-Schutzzone eingerichtet. Bei bestehenden Flugplätzen wird der Grenzwert für die Nacht-Schutzzone bei einem auf den Schutz vor relevanten Beeinträchtigungen des Nachtschlafs abstellenden Wert des Mittelungspegels über die Nacht ($L_{Aeq\ Nacht}$) von 55 dB außen festgelegt. Zur Nacht-Schutzzone gehören zudem die Gebiete, in denen regelmäßig (sechsmal) fluglärmbedingte nächtliche Maximalpegel von 57 dB(A) in Schlafräumen – bei zu Lüftungszwecken gekippten Fenstern – überschritten sind. Die Nacht-Schutzzone ergibt sich als umhüllende der beiden nach diesen Kriterien ermittelten Konturen. In der Nacht-Schutzzone werden ebenfalls Bauverbote nach § 5 vorgesehen. Bei neuen und wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen wird im Hinblick auf den Schutz des Nachtschlafs bei vorhandenen Gebäuden zusätzlich ein Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für den Einbau belüfteten Schallschutzes in Schlafräumen eingeräumt.

Ebenso wie bei den Tag-Schutzzonen legt die Gesetzesnovelle für den Neubau und die wesentliche bauliche Erweiterung von Flugplätzen in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 3 auch bei der Nacht-Schutzzone einen Grenzwert fest, der als Mittelungspegel von 50 dB(A) wiederum um 5 dB(A) unter dem entsprechenden Grenzwert für bestehende Flugplätze liegt. Wegen der weitreichenden Auswirkungen der neuen Nacht-Schutzzone insbesondere für den Neubau und die wesentliche bauliche Erweiterung von Flugplätzen gilt dieser Wert allerdings erst ab dem 1. Januar 2011; bis dahin gilt übergangsweise ein um 3 dB(A) höherer Wert. Im Hinblick auf den Maximalpegel von 53 dB(A) für die Nacht-Schutzzone liegt der Wert um 4 dB(A) niedriger als der entsprechende Wert für bestehende Flugplätze. Bis zum 31. Dezember 2010 findet übergangsweise der Wert von 57 dB(A) Anwendung.

Die Nummern 3 und 4 des Absatzes 2 Satz 2 bestimmen abweichend von den ansonsten für die Nacht-Schutzzone identischen Werten für zivile und militärische Flugplätze, dass bei militärischen Flugplätzen die Grenzwerte für die Tag-Schutzzonen um 3 dB(A) höher liegen als die entsprechenden Werte nach den Nummern 1 und 2 für zivile Flugplätze.

Mit dieser auf die Werte der Tag-Schutzzonen begrenzten Differenzierung werden die relevanten Unterschiede in der Lärmsituation im Umland von zivilen und militärischen Flugplätzen berücksichtigt. Ebenso wie in anderen Bereichen des Lärmschutzes auch wird den unterschiedlichen

Gegebenheiten durch spezifische und differenzierte Lärmschutzanforderungen Rechnung getragen. Relevante Unterschiede bestehen in der zeitlichen Struktur und Verteilung des Auftretens von Fluglärmimmissionen insbesondere darin, dass – im Unterschied zu den zivilen Flugplätzen – bei den Militärflugplätzen in den besonders lärmsensiblen Tagesrandzeiten am frühen Morgen und am Abend, in der Mittagszeit sowie am Wochenende und an Feiertagen grundsätzlich kein oder nur ein deutlich eingeschränkter Flugbetrieb stattfindet. Diese Unterschiede berücksichtigt das in der Gesetzesnovelle festgelegte Ermittlungs- und Bewertungsverfahren für Fluglärmimmissionen, das hinsichtlich der Tag-Schutzzonen allein auf den über die 16 Tagesstunden (6 bis 22 Uhr) gemittelten äquivalenten Dauerschallpegel der Fluglärmimmissionen abstellt, nicht oder nicht in dem gebotenen Umfang. Im Hinblick auf einen angemessenen Ausgleich zwischen lärmbeeinträchtigten Anwohnern einerseits und Belangen des Flugplatzbetreibers andererseits trägt diese Differenzierung der Grenzwerte für die Tag-Schutzzonen zudem dem Umstand Rechnung, dass der Betrieb militärischer Flugplätze und die Durchführung militärischer Übungsflüge auf der Grundlage des grundgesetzlichen Verteidigungsauftrags nach Artikel 87a GG sowie in Erfüllung zwischenstaatlicher Verpflichtungen nach Artikel 24 GG erfolgen. Hieraus resultiert für die in der Umgebung der militärischen Flugplätze auftretenden Fluglärmimmissionen eine erhöhte Zumutbarkeitsschwelle, die durch die in diesem Gesetz getroffene Differenzierung allerding quantitativ eng begrenzt ist.

Absatz 3 regelt, dass die Grenzwerte dieses Gesetzes in Zukunft mit Blick auf den Stand der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik periodisch überprüft werden. Dazu erstattet die Bundesregierung dem Deutschen Bundestag alle zehn Jahre Bericht.

Zu Nummer 4 (§ 3)

§ 3, der mit der Gesetzesnovelle wesentlich geändert wird, betrifft die Ermittlung der Lärmbelastung. Die Änderung des Absatzes 1 trägt den Regelungen des neuen § 2 Abs. 2 Rechnung, die differenziert für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze einerseits und bestehende Flugplätze andererseits auf den äquivalenten Dauerschallpegel und den Maximalpegel für die Bestimmung der Tag- und Nacht-Schutzzonen abstellt. Die Ermittlung der Lärmbelastung erfolgt dementsprechend auf einer Grundlage, für die unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs entweder der Neu- und Ausbaurfall oder der Bestandsfall maßgeblich sind.

Die Berechnung des äquivalenten Dauerschallpegels erfolgt nach dem in der neuen Anlage zu § 3 festgelegten Verfahren. Entsprechend den Regelwerken zur Ermittlung der Geräuschimmission von Straßen- und Schienenverkehr, die nach Tag und Nacht getrennte Beurteilungspegel verwenden, werden bei dem in der Anlage festgelegten Ermittlungsverfahren für den Tag und für die Nacht getrennte äquivalente Dauerschallpegel mit dem Halbierungsparameter $q = 3$ bestimmt. Die im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 festgelegte Methodik zur Ermittlung und Bewertung von Fluglärm legte der Bildung des äquivalenten Dauerschallpegels einen Äquivalenzparameter $q = 4$ zugrunde. Hierbei führt eine Verdopplung der Zahl

gleich lauter Fluglärmereignisse zu einer Erhöhung des Mittelungspegels um 4 dB. Dagegen werden in den heutigen Lärmschutzregelungen durchgängig Mittelungspegel mit dem Äquivalenzparameter $q = 3$ verwendet. Nicht zuletzt wegen seiner vielfältigen Anwendung ist der äquivalente Dauerschallpegel der unter Wirkungsgesichtspunkten am genauesten untersuchte Deskriptor für Belastungen durch Umgebungslärm. Der äquivalente Dauerschallpegel mit dem Äquivalenzparameter $q = 3$ wird daher durch die Gesetzesnovelle auch für den Bereich des Schutzes vor Fluglärm eingeführt. Zudem wird mit der neuen Anlage zu § 3 das Verfahren zur Ermittlung regelmäßiger Überschreitungen von Maximalpegeln in Innenräumen festgelegt.

Der neue Absatz 2 ermächtigt die Bundesregierung, durch Rechtsverordnung Vorschriften über den näheren Inhalt der für die Bestimmung der Lärmschutzbereiche erforderlichen Eingangsdaten, insbesondere zu Art und Umfang des voraussichtlichen Flugbetriebs, sowie Festlegungen zur Berechnungsmethode für die Ermittlung der Fluglärmbelastung zu treffen. Damit wird der besonderen Bedeutung der Eingangsdaten und der technischen Berechnungsvorschrift für die Ermittlung der Fluglärmimmissionen auch im Hinblick auf einen bundesweit einheitlichen Gesetzesvollzug durch die Länder Rechnung getragen. Regelungen des Verfahrens der Erteilung von Auskünften können nicht Gegenstand der Rechtsverordnungen sein.

Zu Nummer 5 (§ 4)

§ 4, der mit der Gesetzesnovelle – bis auf den bisherigen Absatz 3 – neu gefasst wird, betrifft die Festsetzung von Lärmschutzbereichen. Absatz 1 bestimmt, für welche Flugplätze obligatorisch ein Lärmschutzbereich festzulegen ist. Von diesem Anwendungsbereich werden die Verkehrsflughäfen und die größeren Verkehrslandeplätze sowie diejenigen militärischen Flugplätze erfasst, bei denen aufgrund von Art und Umfang des Flugbetriebs beträchtliche Fluglärmbelastungen in der Flugplatzumgebung zu erwarten sind. Mit Nummer 1 werden alle Verkehrsflughäfen sowie mit Nummer 2 diejenigen Verkehrslandeplätze in den Anwendungsbereich einbezogen, an denen Fluglinien- oder Charterverkehr abgewickelt wird. Der festgelegte Schwellenwert für Verkehrslandeplätze von 25 000 Flugbewegungen pro Jahr – Ausbildungsflüge mit Leichtflugzeugen werden dabei nicht berücksichtigt – orientiert sich an der EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG). Erfasst werden durch diese Regelung alle Landeplätze, die zumindest die Hälfte des Flugbetriebs der von der EG-Umgebungslärmrichtlinie erfassten „Großflughäfen“ aufweisen. Mit Nummer 3 werden – wie beim bisherigen Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 – die militärischen Flugplätze in den Anwendungsbereich einbezogen, an denen in relevantem Umfang militärische Strahlflugzeuge eingesetzt werden. Zudem ist nach Nummer 4 ein Lärmschutzbereich für diejenigen militärischen Flugplätze festzulegen, an denen schwere propellergetriebene Flugzeuge mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 20 Tonnen in relevantem Umfang eingesetzt werden; dabei gilt für die Gesamtzahl von Starts und Landungen derselbe Schwellenwert von 25 000 Flugbewegungen pro Jahr wie bei den Verkehrslandeplätzen.

Absatz 2 regelt, dass die Lärmschutzbereiche künftig von den Ländern durch Rechtsverordnung festgesetzt werden. Hierdurch soll insbesondere der Vollzug der Novelle erleichtert werden. Die Sätze 2 und 3 geben die bisherige Rechtslage zur Veröffentlichung von Karten und Plänen bei der Normsetzung wieder.

Absatz 3 schreibt vor, dass für den Neubau oder die wesentliche bauliche Erweiterung eines Flugplatzes (§ 2 Abs. 2 Satz 3 und 4) die Festsetzung des Lärmschutzbereichs auf der Grundlage der Grenzwerte nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 3 zu erfolgen hat. Hinsichtlich des Festsetzungszeitpunktes wird auf die Erteilung der jeweils einschlägigen Zulassungsentscheidung nach dem Luftverkehrsgesetz abgestellt.

Absatz 4 sieht für die bestehenden Flugplätze (§ 2 Abs. 2 Satz 5) aufgrund der Neuregelungen der Gesetzesnovelle vor, dass Lärmschutzbereiche neu festzusetzen sind. Für diese Festsetzung sind die Grenzwerte nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 und 4 maßgeblich. Gleiches gilt für die Erstfestsetzung eines Lärmschutzbereichs, sofern für den Flugplatz bislang noch kein Lärmschutzbereich festgesetzt worden ist. Für den Fall, dass in einem Land mehrere Flugplätze vorhanden sind und mehrere Festsetzungen von Lärmschutzbereichen erfolgen müssen, soll unter Berücksichtigung der Vollzugskapazitäten die zeitliche Abfolge der Festsetzung von Lärmschutzbereichen anhand einer belastungsorientierten Prioritätenreihung festgelegt werden. Sofern eine wesentliche bauliche Erweiterung eines Flugplatzes beantragt ist, kann nach Satz 2 vorab ein Lärmschutzbereich für den erweiterten Flugplatz festgelegt werden; die Festsetzung eines Lärmschutzbereichs für den noch nicht geänderten Flugplatz ist in diesem Fall nicht mehr erforderlich.

Absatz 5 behält die bisherige Regelung für die Neufestsetzung von Lärmschutzbereichen im Grundsatz bei. Eine Neufestsetzung wird nach Satz 2 insbesondere erforderlich, wenn sich die Lärmbelastung am äußeren Rand der Tag-Schutzzone 1 oder der Nacht-Schutzzone um mindestens 3 dB(A) verändert. Die Änderungen gegenüber der bisherigen Regelung dienen der Anpassung an die veränderte Unterteilung der Schutzzonen und an die Änderung des Äquivalenzparameters q , der im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 den Wert 4 hatte. Über die bisherigen Voraussetzungen hinaus wird die Neufestsetzung eines Lärmschutzbereichs auch dann erforderlich, wenn sich die Größe des Lärmschutzbereichs wesentlich verändert. Diese Voraussetzung ist bei einer 25-prozentigen Größenveränderung stets anzunehmen.

Die Regelung des bisherigen Absatzes 3 für die regelmäßige und die anlassbezogene Überprüfung eines Lärmschutzbereichs wird beibehalten und als Absatz 6 in den § 4 eingefügt. Die Regelung gewährleistet die zeitnahe Anpassung der Lärmschutzbereiche an sich ändernde Verhältnisse, berücksichtigt jedoch auch in angemessener Weise die Aspekte der Planungssicherheit und des Vollzugsaufwands für die Überprüfung und Neufestsetzung von Lärmschutzbereichen. Normadressat der Regelung sind aufgrund des Absatzes 2 nunmehr die Länder, ohne allerdings einer nach der jeweiligen Zuständigkeitsordnung konkret bestimmten Landesbehörde die Überprüfung aufzuerlegen. Die Regelung enthält auch keine Vorgaben für die verfahrensmäßige Durchführung der Überprüfung. Die verfahrensmäßige

Ausgestaltung der Überprüfung bleibt den Ländern überlassen.

Absatz 7 Satz 1 sieht vor, dass auch bei Vorliegen eines Festsetzungserfordernisses nach den Absätzen 4 und 5 kein Lärmschutzbereich festzusetzen oder neu festzusetzen ist, wenn der Flugplatz innerhalb einer Frist von zehn Jahren geschlossen werden soll. Um diesen Tatbestand annehmen zu können, ist es allerdings erforderlich, dass für die Schließung das Verwaltungsverfahren bereits begonnen hat. Satz 2 bestimmt, dass nach der Schließung eines Flugplatzes ein bestehender Lärmschutzbereich aufzuheben ist. Satz 3 verweist auf die in den Sätzen 1 und 2 angeordneten Rechtsfolgen, wenn es zwar nicht um die Schließung eines Flugplatzes, sondern um den Verlust der Merkmale eines Flugplatzes geht, die ihn ursprünglich in den Anwendungsbereich nach Absatz 1 haben fallen lassen. Ein solches Herausfallen aus dem Anwendungsbereich steht grundsätzlich der Schließung gleich. Nach Absatz 8 bleiben allerdings im Einzelfall die Festsetzung oder Neufestsetzung und auch die Nichtaufhebung eines Lärmschutzbereichs möglich, wenn der Schutz der Allgemeinheit es erfordert.

Absatz 8 behält die Regelung des bisherigen § 1 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 bei und erlaubt die Festsetzung von Lärmschutzbereichen für weitere, nicht vom Anwendungsbereich des Absatzes 1 erfasste Flugplätze, sofern im Einzelfall der Schutz der Allgemeinheit dies erfordert. Angesichts der Lärminderungsfortschritte bei den Strahltriebwerken und der damit einhergehenden Annäherung an die Geräuschemissionen von Flugzeugen mit Propellerantrieb entfällt die bisherige Beschränkung auf Flugplätze mit Strahlflugzeugbetrieb.

Zu Nummer 6 (§ 5)

§ 5, der mit der Gesetzesnovelle in verschiedenen Regelungen geändert wird, betrifft die Bauverbote in der Umgebung der Flugplätze. Wie im bisherigen § 5 sind die Bauverbote zwar grundsätzlich abgestuft, und zwar nach Art und Schutzbedürftigkeit der Nutzung sowie nach der Höhe der Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht, sie greifen aber aufgrund ihrer Anknüpfung an den neuen § 2 Abs. 2 mit den Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie der Nacht-Schutzzone auf der Grundlage strengerer Grenzwerte erheblich weiträumiger als nach dem bisherigen § 5, um dem Entstehen künftiger Nutzungskonflikte zwischen Flugplätzen einerseits und Wohnungen sowie anderen, in gleichem Maße schutzbedürftigen Einrichtungen in der Umgebung der Flugplätze andererseits besser vorzubeugen. Die Änderungen des § 5 dienen dem angemessenen Ausgleich zwischen dem gebotenen, zeitgemäßen Schutz der Wohnbevölkerung vor Belastungen durch Fluglärm, den Belangen der flächenmäßig in erheblich größerem Maß als bisher betroffenen Gemeinden – insbesondere der auch aus umweltpolitischen Gründen wünschenswerten Innenentwicklung und Verdichtung – und den Belangen der Grundeigentümer in den Lärmschutzbereichen.

Absatz 1 Satz 1 bestimmt entsprechend der Regelung des bisherigen Absatzes 1 Satz 1, dass schutzbedürftige Einrichtungen wie Krankenhäuser, Altenheime und Erholungsheime im gesamten Lärmschutzbereich nicht errichtet werden dürfen. Satz 2 beschränkt jedoch das Errichtungsverbot bei Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten, die nur

am Tage genutzt werden, auf die Tag-Schutzzonen, d. h. auf die Zonen 1 und 2, des Lärmschutzbereichs. Zu den schutzbedürftigen Einrichtungen zählen auch Kindergärten; die Ergänzung erfolgt im Hinblick darauf, dass kleinere Kinder für den Spracherwerb und bei der Kommunikation in besonderer Weise auf eine angemessene akustische Umgebung angewiesen sind. Die Ausnahmeregelung des bisherigen Satzes 2 bleibt erhalten; sie wird nur als neuer Satz 3 fortgeführt, wobei sie sich allerdings nunmehr auf beide vorhergehenden Sätze bezieht.

Absatz 2 Satz 1 passt die Regelung des bisherigen Absatzes 2, mit der die Errichtung von Wohnungen in der Schutzzone 1 verboten wurde, an die Änderung von § 2 Abs. 2 an, mit der die Einrichtung von Lärmschutzbereichen nunmehr in zwei Schutzzonen für den Tag und eine Schutzzone für die Nacht gegliedert wird. Die Neuregelung gilt für die Tag-Schutzzone 1 und die Nacht-Schutzzone, die den inneren Teil des Lärmschutzbereichs ausmachen.

Satz 2 des Absatzes 2 greift die Ausnahmeregelungen des bisherigen Absatzes 3 zum größten Teil auf. Die Ausnahmen nach dessen Satz 2 Nr. 1 bis 3 werden wortgleich als die Nummern 2 bis 4 des Satzes 2 übernommen. Die Nummer 1, die für Wohnungen im Geltungsbereich eines Bebauungsplans, der vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemacht worden ist, eine Ausnahme macht, entspricht der ersten Alternative des Satzes 1 des bisherigen Absatzes 3.

Absatz 3 regelt über Satz 2 des Absatzes 2 hinaus im Hinblick auf die räumlich erheblich erweiterten Schutzzonen zwei weitere Ausnahmen vom Verbot für die Errichtung von Wohnungen.

Nummer 1 bestimmt, dass die Errichtung von Wohnungen im Geltungsbereich eines nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans zulässig ist, wenn dieser der Erhaltung, der Erneuerung, der Fortentwicklung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen dient. Damit bleibt es gewährleistet, dass zum Zweck einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung innerhalb der Ortsteile und zur Erhaltung der Lebensfähigkeit der Ortschaften auch weiterhin Bebauungspläne aufgestellt werden dürfen. Dies entspricht dem Vorrang der sog. Innenentwicklung, die in § 1a Abs. 2 des Baugesetzbuchs ihren Ausdruck findet. Nummer 1 eröffnet darüber hinaus in begrenztem Rahmen eine Ausnahme für die Errichtung von Wohnungen im Geltungsbereich eines neuen Bebauungsplans, wenn dieser der Erweiterung von vorhandenen Ortsteilen dient und keine in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten für die weitere bauliche Entwicklung der Gemeinde bestehen.

Mit der Ausnahme nach Nummer 2 für die Errichtung von Wohnungen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile nach § 34 des Baugesetzbuchs wird die zweite Alternative des bisherigen § 5 Abs. 3 Satz 1 aufgegriffen. Soweit es um die Einbeziehung dieser Ortsteile in den Geltungsbereich eines Bebauungsplans geht, wird dieser Tatbestand von der Nummer 1 erfasst.

Absatz 4 greift darüber hinaus die Ausnahmeregelung des bisherigen § 5 Abs. 4 auf. Im Hinblick auf die Ausnahme vom Errichtungsverbot nach Absatz 1 Satz 1 und 2 sowie Absatz 2 Satz 1 für bauliche Anlagen, für die vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs eine Baugenehmigung er-

teilt worden ist, werden nichtgenehmigungsbedürftige bauliche Anlagen gleichgestellt, mit deren Errichtung nach Maßgabe des Bauordnungsrechts vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs hätte begonnen werden dürfen. Damit werden insbesondere die Genehmigungsfreistellung, das Kenntnisgabeverfahren und vergleichbare Institute des bauordnungsrechtlichen Verfahrensrechts nach Landesrecht (vgl. § 62 der Musterbauordnung 2002 – MBO) erfasst, die nicht in eine behördliche Entscheidung münden. Voraussetzung für den Schutz ist die materielle Rechtmäßigkeit des Vorhabens, die ordnungsgemäße Beteiligung der Gemeinde und – als Grundlage für die Bildung schutzwürdigen Vertrauens – das Verschweigen der Gemeinde innerhalb der landesrechtlichen Wartefrist bzw. ihre positive Zustimmung zu dem Bauvorhaben. Der Bestandsschutz soll unabhängig davon gewährt werden, ob das Bauvorhaben bereits begonnen worden ist. Mit der Regelung zu Vorhaben, von denen die Gemeinde nach Maßgabe des Bauordnungsrechts Kenntnis erlangt hat und mit deren Ausführung vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs hätte begonnen werden dürfen, knüpft die Vorschrift sinngemäß an die Bestimmung des § 62 MBO zu genehmigungsfrei gestellten Vorhaben an. § 5 Abs. 4 erstreckt sich nicht auf die sog. verfahrensfreien Vorhaben im Sinne des § 61 MBO.

Zu Nummer 7 (§ 6)

Die bisherigen bewährten Regelungen werden im Wesentlichen beibehalten. Als Folge der Änderung von § 5 wird der Verweis angepasst. Bauliche Einrichtungen, die im Lärmschutzbereich aufgrund der Ausnahmeregelungen des § 5 errichtet werden dürfen, müssen im Hinblick auf die bestehenden beträchtlichen Fluglärmbelastungen mit einem verbesserten baulichen Schallschutz ausgestattet werden. Die Kosten für die baulichen Schallschutzmaßnahmen trägt in diesen Fällen der Bauwillige. Die Schutzanforderungen ergeben sich aus der Rechtsverordnung nach § 7.

Zu Nummer 8 (§ 7)

Die bisherigen bewährten Regelungen werden im Wesentlichen beibehalten. Es wird jedoch die Anhörung der beteiligten Kreise vor dem Erlass einer neuen Schallschutzverordnung eingeführt. Die Rechtsverordnung legt künftig auch Anforderungen an Belüftungseinrichtungen fest.

Zu Nummer 9 (§ 8)

Als Folge der Änderung des § 5 wird der Verweis hierauf in Satz 1 des § 8 Abs. 1 angepasst. In Absatz 2 wird die Zitierung des Schutzbereichsgesetzes aktualisiert.

Zu Nummer 10 (§ 9)

§ 9, der mit der Gesetzesnovelle – bis auf den bisherigen Satz 1 des Absatzes 1 – neu gefasst wird, betrifft die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs. Die Neufassung behält aber im Wesentlichen die bewährten Regelungen des bisherigen § 9 zur Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen im inneren Teil des Lärmschutzbereichs bei. Aufgrund der nunmehr vorgesehenen Festsetzung von Tag- und Nacht-Schutzzonen werden allerdings die Regelungen für die Erstattungsansprüche getrennt in den Absät-

zen 1 und 2 getroffen. Wenn auch strukturell vergleichbar, berücksichtigen die Regelungen die unterschiedlichen Belange des Lärmschutzes am Tag und in der Nacht. Mit der Neufassung werden darüber hinaus Regelungen getroffen, mit denen eine Entschädigung für die Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in das Fluglärmschutzgesetz eingeführt wird.

Absatz 1 Satz 1 des bisherigen § 9 wird geändert, um die Regelungen zur Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an die neue Tag-Schutzzone 1 sowie an die Änderung des § 5 Abs. 1 anzupassen. Die bisherigen Sätze 2 bis 4 werden gestrichen, die Sätze 2 und 3 werden allerdings in Absatz 7 wieder aufgegriffen. Anstelle des bisherigen Satzes 4 erfolgen in den Sätzen 2 ff. des Absatzes 1 differenzierte Neuregelungen.

Angesichts der mit der Gesetzesnovelle eingeführten wesentlich strengeren Grenzwerte für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen und der darauf beruhenden Ausweitung der Tag- und Nacht-Schutzzonen ist es auch unter Kostengesichtspunkten angemessen, bei weniger gravierenden Lärmeinwirkungen das Entstehen von Erstattungsansprüchen für Schallschutzmaßnahmen auf einen Zeitraum von bis zu zehn Jahren nach der Festsetzung eines Lärmschutzbereichs zu verteilen. Bei Grundstücken mit hohen Lärmbelastungen oberhalb von 70 dB(A) am Tag entsteht für bestehende zivile Flugplätze (§ 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2) der Erstattungsanspruch mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Mit Beginn des fünften Jahres nach der Festsetzung entsteht der Erstattungsanspruch bei Grundstücken mit einem Tages-Mittelungspegel zwischen 70 und 69 dB(A). Ferner entsteht der Anspruch jeweils mit Beginn des sechsten Jahres bei einem Pegelwert zwischen 69 und 68 dB(A), des siebten Jahres bei einem Pegelwert zwischen 68 und 67 dB(A), des achten Jahres bei einem Pegelwert zwischen 67 und 66 dB(A) und des neunten Jahres bei einem Pegelwert zwischen 66 und 65 dB(A). Nach Satz 5 gelten für bestehende militärische Flugplätze (§ 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 4) für den Zeitpunkt des Entstehens der Erstattungsansprüche jeweils um 3 dB(A) höhere Werte. Für den Fall des Neubaus oder der wesentlichen baulichen Erweiterung eines zivilen oder militärischen Flugplatzes (§ 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 3) gelten nach den Sätzen 6 und 7 für den Zeitpunkt des Entstehens der Erstattungsansprüche jeweils um 5 dB(A) bzw. 2 dB(A) niedrigere Werte. Durch die Regelungen der Sätze 2 bis 7 wird den jeweiligen Grenzwerten für die Tag-Schutzzone 1 Rechnung getragen. Im Ergebnis werden die Fluglärmschutzmaßnahmen auch in diesen Fällen innerhalb der gleichen Frist realisiert.

Absatz 2 räumt nunmehr in Ergänzung der bisherigen gesetzlichen Regelungen dem Eigentümer eines in der Nacht-Schutzzone gelegenen Grundstücks den Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen ein, die für den Einbau von Schallschutz- und Belüftungseinrichtungen in Schlafräumen entstehen. Durch die Regelung wird eine deutliche Verbesserung des Schutzes innerhalb von Schlafräumen der Wohngebäude vor nächtlichem Fluglärm erzielt. Die bereits in Absatz 1 vorgesehenen Fristen für das Entstehen von Erstattungsansprüchen werden auf die Nacht-Schutzzone entsprechend übertragen. Ergänzend wird das nur für die Abgrenzung der Nacht-Schutzzone geltende Häufigkeits-Maximalpegel-Kriterium (§ 2 Abs. 2 Satz 2) berücksichtigt. Satz 5 bestimmt, dass der Erstattungsanspruch bei Grundstücken,

die nur aufgrund dieses Kriteriums zur Nacht-Schutzzone gehören, zwei Jahre nach dem Abschluss des in Satz 4 vorgesehenen Verfahrens entsteht; dies ist das elfte Jahr nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs.

Absatz 3 regelt zunächst Ausschlussstatbestände für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen. Nach Satz 1 ist die Erstattung ausgeschlossen, wenn die Errichtung von baulichen Anlagen bereits gemäß § 6 den Schallschutzanforderungen genügen musste und die danach erforderlichen Schallschutzmaßnahmen sich noch im Rahmen der nach § 7 erlassenen Rechtsverordnung halten. Dieser Ausschluss deckt auch den Fall ab, dass die Schallschutzmaßnahmen nicht entsprechend den Anforderungen oder gar nicht realisiert worden sind, sich die Schallschutzanforderungen selbst aber ebenfalls noch im Rahmen der Rechtsverordnung halten. Nach Satz 2 ist die Erstattung ausgeschlossen, wenn der nach § 12 Zahlungsverpflichtige bereits auf freiwilliger Basis Aufwendungen erstattet hat. Absatz 3 regelt ferner mit Satz 3, dass einer Erstattung nicht entgegensteht, dass ein Grundstückseigentümer bauliche Schallschutzmaßnahmen vor dem Zeitpunkt des Entstehens des Erstattungsanspruchs durchgeführt hat, sofern die Durchführung nur nach der Festsetzung des der Anspruchsentstehung zugrunde liegenden Lärmschutzbereichs erfolgt ist. In diesem Falle ist bereits eine Anwartschaft gegeben, die sich von der Situation vor der Festsetzung eines Lärmschutzbereichs unterscheidet, in der der Grundstückseigentümer nicht auf die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen vertrauen durfte und die Durchführung der Maßnahmen auf eigene Rechnung vorgenommen hat.

Absatz 4 tritt an die Stelle der bisherigen Absätze 2 bis 4. Satz 1 entspricht dem bisherigen Satz 1 des Absatzes 3. Weiter gehend als die Regelungen des bisherigen Absatzes 3 Satz 2 und 3 sowie des bisherigen Absatzes 4, mit denen zunächst der Höchstbetrag zur Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden gesetzlich festgelegt worden war und mit denen dann die Bundesregierung ermächtigt worden war, durch Rechtsverordnung den Höchstbetrag entsprechend der Kostenentwicklung heraufzusetzen, was durch die SchallschutzerstattungsV 77 vom 11. August 1977 (BGBl. I S. 1553) auch erfolgt ist, sieht Satz 2 des Absatzes 4 nunmehr von der gesetzlichen Fixierung eines Höchstbetrags ab und regelt stattdessen eine umfassendere Verordnungsermächtigung. Auf dieser Grundlage kann die Bundesregierung selbst den Höchstbetrag festlegen und auch entsprechend der Kostenentwicklung fortschreiben. Durch Rechtsverordnung können ferner weitere Modalitäten (Wohnflächenberechnung, Pauschalierungen, Nebenleistungen) geregelt werden, die im Vollzug für die Praxis von Bedeutung sind.

Absatz 5 regelt für Grundstücke mit Wohnungen und anderen Gebäuden in der Tag-Schutzzone 1 eine Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs (Terrassen, Balkone etc.), um im Fall des Neubaus eines Flugplatzes oder der wesentlichen baulichen Erweiterung eines bestehenden Flugplatzes (§ 2 Abs. 2 Satz 3 und 4) der geänderten Fluglärmsituation Rechnung zu tragen. Satz 2 legt auch unter Kostengesichtspunkten fest, dass das Entstehen von Entschädigungsansprüchen in Abhängigkeit von der Höhe der Lärmbelastungen auf einen Zeitraum von neun Jahren nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs verteilt wird. Bei

Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) am Tag entsteht der Erstattungsanspruch mit der Inbetriebnahme des neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatzes. Mit Beginn des fünften Jahres nach der Inbetriebnahme entsteht der Erstattungsanspruch bei Grundstücken mit einem Tages-Mittelungspegel zwischen 65 und 64 dB(A). Ferner entsteht der Anspruch jeweils mit Beginn des sechsten Jahres bei einem Pegelwert zwischen 64 und 63 dB(A), des siebten Jahres bei einem Pegelwert zwischen 63 und 62 dB(A), des achten Jahres bei einem Pegelwert zwischen 62 und 61 dB(A) und des neunten Jahres bei einem Pegelwert zwischen 61 und 60 dB(A). Für neue oder wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze sind die angeführten Werte jeweils um 3 dB(A) höher anzusetzen.

Absatz 6 enthält die Ermächtigung, durch Rechtsverordnung der Bundesregierung die materiellen Regelungen für Entschädigungen aufgrund fluglärmbedingter Beeinträchtigungen der Nutzungsmöglichkeiten des Außenwohnbereichs in der Tag-Schutzzone 1 eines neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatzes zu treffen. Diese Rechtsverordnung kann insbesondere Festlegungen über den schutzwürdigen Umfang des Außenwohnbereichs sowie zur Bemessung der Wertminderung und der Entschädigung enthalten. Dabei können auch Gesichtspunkte wie die Fluglärmbelastung der betroffenen Flächen, die Vorbelastung und die Art der baulichen Nutzung berücksichtigt werden, soweit sie einen maßgeblichen Einfluss auf die Höhe der Entschädigung haben. Satz 2 legt fest, dass für das Verfahren die Enteignungsgesetze der Länder gelten, und schließt damit verwaltungsverfahrenrechtliche Regelungen in der Rechtsverordnung nach Satz 1 aus. Die verfahrensmäßige Ausgestaltung der Entschädigungsverfahren bleibt den Ländern überlassen.

Absatz 7 gibt die Rechtslage nach dem bisherigen Absatz 1 Satz 2 und 3 wieder. Für die fünfjährige Ausschlussfrist, innerhalb derer Betroffene Ansprüche geltend machen können, wird nunmehr allerdings abweichend geregelt, dass der Fristbeginn sich nach dem Zeitpunkt des Entstehens der Ansprüche richtet. Die verfahrensmäßige Ausgestaltung der Tätigkeit der Behörden bleibt den Ländern überlassen.

Zu Nummer 11 (§ 11)

§ 11, dessen Absatz 1 mit der Gesetzesnovelle geändert wird, betrifft die Auskunftspflichten zur Ermittlung der Lärmbelastung an den Flugplätzen. Mit der Änderung des Absatzes 1 wird nunmehr auch im Hinblick auf den Gesetzesvollzug durch die Länder geregelt, dass der Halter eines Flugplatzes die zur Ermittlung des Lärmschutzbereichs erforderlichen Auskünfte und Daten der nach Landesrecht zuständigen Behörde zu geben hat. Da die mit der Flugsicherung Beauftragten vor allem durch die fachliche Vorbereitung der Festlegung von Flugstrecken, durch die Verteilung des Flugaufkommens auf die Flugstrecken und durch die Abwicklung des Flugbetriebs beträchtlichen Einfluss auf die Fluglärmimmissionen in der Umgebung des Flugplatzes haben, werden auch sie zur Erteilung der erforderlichen Auskünfte verpflichtet.

Zu Nummer 12 (§ 12)

Bei der Änderung des Absatzes 1 des § 12 handelt es sich um eine Folgeänderung zu den Änderungen in den §§ 8 und 9.

Zu Nummer 13 (§§ 13 bis 16)

Die bisherigen §§ 13 bis 18 werden durch die §§ 13 bis 16 ersetzt. Dadurch entfällt die Überschrift vor dem bisherigen § 15. Die nicht mit einem Wortlaut versehenen §§ 17 und 18 werden bei einer Neubekanntmachung mit „(weggefallen)“ gekennzeichnet. Durch diese Änderung wird eine bessere Übersichtlichkeit der Vorschriften erzielt.

§ 13 betrifft weiter gehende planungs- und entschädigungsrechtliche Vorschriften. Aufgrund der Neuregelungen in § 9 Abs. 5 und 6 zur Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs wird klargestellt, dass Vorschriften, die weiter gehende Entschädigungen gewähren, nur noch solche sein können, bei denen es sich nicht um denselben Regelungsgegenstand handelt.

§ 14 trifft im Hinblick auf die Schutzziele für die Lärm-minderungsplanung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz zunächst eine Regelung über die Wirkung der Schutzziele des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm sowie derjenigen des Luftverkehrsgesetzes oder einer auf dessen Grundlage erlassenen Verordnung. Ferner wird geregelt, dass weiter gehende Lärm-minderungsplanungen in das Ermessen der zuständigen Behörde gestellt sind.

§ 15 regelt für den Erlass von Rechtsverordnungen zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, in deren Ermächtigungsnormen eine Anhörung beteiligter Kreise vorgeschrieben ist, welche Kreise zu hören sind. Die Vorschrift orientiert sich an der entsprechenden Regelung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§ 51 BImSchG) und berücksichtigt die Gegebenheiten des Fluglärmschutzes.

§ 16 übernimmt die bisherige Regelung des § 18 zum Inkrafttreten.

Zu Nummer 14 (Anlage zu § 3)

Die Grenzen der Tag-Schutzzone 1 und 2 sowie der Nacht-Schutzzone werden anhand der rechnerisch ermittelten Fluglärmimmissionen bestimmt. Die Anlage zu § 3 legt das Verfahren zur Berechnung der äquivalenten Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Tag}$ und $L_{Aeq\ Nacht}$ sowie der Kontur gleicher Pegelhäufigkeit für das Häufigkeits-Maximalpegelkriterium im Wesentlichen fest (§ 2 Abs. 2 Satz 2). Die darüber hinaus erforderlichen naturwissenschaftlich-technischen Festlegungen der Einzelheiten der Berechnungsmethode für die Ermittlung der Fluglärmbelastung bleiben einer Rechtsverordnung vorbehalten (§ 3 Abs. 2).

Die bereits im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 festgelegte und durch die „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an zivilen und militärischen Flugplätzen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm – Anleitung zur Berechnung (AzB)“ vom 27. Februar 1975 (GMBL. 162) weiter konkretisierte Methodik, die Pegelverläufe von Fluglärmereignissen durch deren Maximalpegel und Einwirkdauer zu beschreiben, hat sich bewährt und wird insoweit grundsätzlich beibehalten. Gleichung 1 dient der Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Tag}$ für den 16-Stunden-Tag von 6 bis 22 Uhr. Gleichung 2 dient der Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Nacht}$ für die achtstündige Nachtzeit von 22 bis 6 Uhr. Für die Bestimmung der Maximalpegel in Innenräumen wird ein Pegelunterschied zwischen außen und innen von 15 dB(A) zugrunde gelegt. Dies entspricht nach

den vorliegenden Erkenntnissen dem typischen Dämmwert eines zu Lüftungszwecken gekippten Fensters.

Die Fluglärmbelastung wird auf der Grundlage der prognostizierten Flugbewegungszahlen am Flugplatz und eines Zuschlags bestimmt. Dieser Zuschlag ergibt sich aus der Verteilung der Nutzungsanteile der einzelnen Betriebsrichtungen am Flugplatz in den zurückliegenden zehn Jahren. Für die Bestimmung der Tag-Schutzzonen beträgt der Zuschlag zweimal die Streuung der Nutzungsanteile der jeweiligen Betriebsrichtung, für die Nacht-Schutzzone beträgt der Zuschlag dreimal die Streuung der jeweiligen Nutzungsanteile. Diese Festlegung berücksichtigt die Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung, wonach der im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 festgelegte Bezugszeitraum – die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahres – für die Beschreibung der Belästigungswirkungen lang dauernder Fluglärmbelastungen insgesamt gut geeignet ist. Die von Jahr zu Jahr variierenden Nutzungsanteile der Betriebsrichtungen, die daraus resultierenden Schwankungen der Fluglärmbelastungen und die hierdurch bedingten erhöhten Wirkungen werden durch Zuschläge zu den Flugbewegungszahlen, die zwischen Tag und Nacht differenzieren, ergänzend berücksichtigt. Ein erhöhter Zuschlag zu den Flugbewegungszahlen für die Abgrenzung der Nacht-Schutzzone ist im Hinblick auf die besondere Bedeutung des Schutzes des Nachtschlafs vor fluglärmbedingten Beeinträchtigungen angezeigt.

Zu Artikel 2 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 8)

Die vorgesehene Einfügung des § 8 Abs. 1 soll sicherstellen, dass bei der Bewältigung der durch Fluglärm hervorgerufenen Probleme im Rahmen der Abwägung keine anderen als die nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm maßgeblichen Werte für die Lärmschutzbereiche zugrunde gelegt werden. Dies gilt auch für Genehmigungsentscheidungen nach § 6.

Zu Nummer 2 (§ 19a)

Im Rahmen der Luftaufsicht verpflichtet § 19a den Unternehmer oder die Unternehmerin eines Verkehrsflughafens, der dem Fluglinienverkehr angeschlossen ist, fortlaufend registrierende Messeinrichtungen (Fluglärmüberwachungsanlagen) zu errichten und zu betreiben und die Messergebnisse der Genehmigungsbehörde mitzuteilen. Diese Bestimmung wird nunmehr auf alle zivilen Flugplätze gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm mit Lärmschutzbereich ausgedehnt, da an diesen Flugplätzen von einer erheblichen Fluglärmbelastung auszugehen ist. Darüber hinaus wird festgelegt, dass das Flughafenunternehmen die Messdaten der Fluglärmüberwachungsanlagen nunmehr regelmäßig veröffentlicht, um eine angemessene Information der Bevölkerung über die Lärmsituation am jeweiligen Flugplatz sicherzustellen.

Zu Nummer 3 (§ 32)

Der geltende § 32 Abs. 3 Satz 3 enthält eine Subdelegation für das Luftfahrt-Bundesamt, Flugverfahren einschließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte durch Rechtsverordnung festzulegen. Durch die Ergänzung des Absatz

3 wird eine stärkere Berücksichtigung der Lärmschutzelange bei der Festlegung der Flugstrecken und -verfahren erreicht. Dazu wird festgelegt, dass diesbezügliche Rechtsverordnungen, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, im Benehmen mit dem Umweltbundesamt erlassen werden.

Zu Nummer 4 (§ 32a)

Nach geltendem § 32a ist bei dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ein Beratender Ausschuss zu bilden, der vor Erlass von Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsvorschriften zum Luftverkehrsgesetz zu hören ist, soweit sie dem Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge dienen. Darüber hinaus hat der Beratende Ausschuss das Recht, Empfehlungen für Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge auszusprechen. Eine wesentliche Voraussetzung für eine effiziente Aufgabenerfüllung des Beratenden Ausschusses ist eine ausgewogene Zusammensetzung dieses Gremiums, insbesondere eine gleichgewichtige Vertretung der Belange der Luftfahrt und der Interessen der von luftverkehrsbedingten Umweltbelastungen Betroffenen. Dem Ziel einer in diesem Sinne ausgewogenen Besetzung des Beratenden Ausschusses dient die Änderung des § 32a.

Der Bedeutung der Umweltverbände und der Verbände, die sich mit Fragen des Lärmschutzes befassen, wird Rechnung getragen, indem in Absatz 1 Satz 3 festgelegt wird, dass Vertreter dieser Institutionen dem Beratenden Ausschuss angehören. Wenn bisher in Satz 3 einzig schon die Bundesvereinigung gegen Fluglärm als Lärmschutzverband erwähnt wird, entfällt jetzt diese namentliche Erwähnung, um die Regelung zu öffnen auch für weitere Verbände. Durch die Änderung des Satzes 3 wird zudem festgelegt, dass der Beratende Ausschuss um einen Vertreter des für diesen Bereich sachverständigen Umweltbundesamts erweitert wird.

Im Sinne der ausgewogenen Besetzung des Beratenden Ausschusses ist des Weiteren von besonderer Bedeutung, dass mit der Änderung des Absatzes 2 Satz 1 eine Benennung der Ausschussmitglieder je zur Hälfte vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erforderlich wird.

Zu Nummer 5 (§ 32b)

Nach geltendem § 32b ist an allen Verkehrsflughäfen, für die ein Lärmschutzbereich nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm festzusetzen ist, eine Kommission zu bilden, die die Genehmigungsbehörde über Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm und gegen Luftverunreinigungen durch Luftfahrzeuge berät (so genannte Fluglärmkommission). Der bisherige Anwendungsbereich dieser Vorschrift wird durch die Ergänzung in Absatz 1 Satz 1 („der dem Fluglinienverkehr angeschlossen ist“) beibehalten.

Zu Artikel 3 (Fortgeltung von Vorschriften)

Artikel 3 bestimmt zunächst, dass die bisherigen, nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 erlassenen

Rechtsverordnungen zur Festsetzung von Lärmschutzbereichen bis zur Festsetzung von Lärmschutzbereichen nach diesem Artikelgesetz fortgelten. Des Weiteren wird geregelt, dass für die bisherigen Lärmschutzbereiche die Bestimmungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 fortgelten, so dass damit auch die weitere Geltung der Bauverbote und sonstigen Baubeschränkungen sichergestellt ist und mit der Festsetzung neuer Lärmschutzbereiche aufgrund des novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ein lückenloser Übergang zu den entsprechenden Rechtsfolgen ermöglicht wird. Auch zwischenzeitlich wird damit einem weiteren Heranrücken von Wohnbebauung an die Flugplätze entgegengewirkt.

Zu Artikel 4 (Übergangsvorschrift)

Die Regelung des Artikels 1 Nr. 10 Buchstabe d (§ 9 Abs. 7 Satz 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm), wonach Erstattungs- und Entschädigungsansprüche nur innerhalb einer Frist von fünf Jahren nach Entstehung des Anspruchs geltend gemacht werden können, wird mit Artikel 4 auch auf Ansprüche bezogen, die vor Inkrafttreten des Artikelgesetzes aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 entstanden sind, so dass sich die Fünfjahresfrist nicht durch die Neufestsetzung eines Lärmschutzbereichs aufgrund des novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm verlängert.

Zu Artikel 5 (Neufassung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm)

Artikel 5 regelt die Neubekanntmachung des dort genannten Gesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung.

Zu Artikel 6 (Inkrafttreten)

Artikel 6 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 813. Sitzung am 8. Juli 2005 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Der Bundesrat begrüßt, dass die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vorgelegt hat.

Das bislang geltende Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, das aus dem Jahre 1971 stammt und seither nahezu unverändert geblieben ist, basiert auf sehr hohen Lärmwerten (75 dB(A) für die Zone 1 und 67 dB(A) für die Zone 2), die heute weder ausreichende Schutzziele darstellen noch eine nennenswerte Siedlungsentwicklung bewirken können. An Verkehrsflughäfen entfaltet das alte Gesetz praktisch überhaupt keine Wirkung mehr. Veraltet ist auch das seit 1984 nicht mehr aktualisierte Berechnungsverfahren. Eine Modernisierung des Gesetzes ist daher auf jeden Fall notwendig.

Daneben besteht auch Bedarf, die Vorgaben für die Fachplanung im Luftverkehrsgesetz zu konkretisieren.

Ziel der Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ist, den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm deutlich

zu verbessern sowie Planungs- und Rechtssicherheit für die Flughafenbetreiber zu schaffen.

Der Bundesrat stellt jedoch fest, dass dieses Ziel mit dem Gesetzentwurf in der Form, wie ihn die Bundesregierung vorgelegt hat, nur unzulänglich erreicht wird.

Der Bundesrat ist daher der Auffassung, dass der Gesetzentwurf einer weiteren Überarbeitung bedarf.

Er sieht im Hinblick auf die Ankündigung der Bundesregierung, den Gesetzentwurf in dieser Legislaturperiode nicht weiterzuverfolgen, von einer weiter konkretisierten Stellungnahme ab.

Der Bundesrat stellt darüber hinaus fest, dass die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen zu zusätzlichen Ausgaben der Flughafengesellschaften führen werden. Soweit Länder an Flughafengesellschaften beteiligt sind, kommt es daher zu einer Belastung der öffentlichen Haushalte, sofern die Flughafengesellschaften diese zusätzlichen Ausgaben nicht in voller Höhe selbst erwirtschaften können.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung begrüßt, dass die Stellungnahme des Bundesrates die Notwendigkeit einer Modernisierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ausdrücklich bejaht. Sie bekräftigt ihre Einschätzung zu dem Gesetzentwurf, dass durch die Novelle der Schutz der Menschen im Umland der größeren Flugplätze deutlich verbessert wird und die Flughafenbetreiber die gebotene Rechts- und Planungssicherheit erhalten.

Die heutigen Fluglärmprobleme und die vielfältigen Auseinandersetzungen, denen sich die Flughäfen bei relevanten Ausbauprojekten gegenüber sehen, haben eine wesentliche Ursache in den nicht mehr zeitgemäßen Regelungen zum Schutz vor Fluglärm. Die Bundesregierung hält es daher für erforderlich, dass die im Gesetzentwurf vorgesehenen Verbesserungen beim Fluglärmschutz rasch wirksam werden und die erforderlichen Schutzmaßnahmen zeitnah in Angriff genommen werden. Weiterhin ist vorgesehen, künftig die

Entwicklungsperspektiven des Rechts zum Schutz gegen Fluglärm unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik zu überprüfen.

Die im Gesetzentwurf erläuterten Kostenfolgen der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, auf die auch der Bundesrat in seiner Stellungnahme hinweist, wurden von einer Arbeitsgruppe, der auch Vertreter der Flughäfen angehörten, detailliert ermittelt und in einem gemeinsam getragenen Abschlussbericht dargestellt. Die Flughafenunternehmen dürften bestrebt sein, die Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen verursachergerecht weiterzugeben. Die Bundesregierung erwartet von den vorgesehenen Maßnahmen des Fluglärmschutzes relevante Beiträge zur Sicherung der Akzeptanz des Luftverkehrs und zur Gewährleistung der erforderlichen Freiräume um die Flughäfen. Damit dient der Gesetzentwurf auch der Wahrung der wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven des Luftverkehrs in Deutschland.

