

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 Gesetz vom 25. September 1990 (BGBl. I S. 2106), wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift erhält folgende Fassung:

„Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz – FlugLSG)“

2. Die Überschrift „Erster Abschnitt“ vor § 1 und die Überschrift „Zweiter Abschnitt“ vor § 15 entfallen.

3. § 1 wird wie folgt gefasst:

„§ 1 Zweck und Geltungsbereich

Zweck dieses Gesetzes ist es, durch Festsetzung von Lärmschutzbereichen die Allgemeinheit und die Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen zu schützen.“

4. § 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 2 Umfang des Lärmschutzbereichs

(1) Der Lärmschutzbereich eines Flugplatzes umfasst das Gebiet der in dem nachfolgenden Absatz genannten Schutzzonen außerhalb des Flugplatzgeländes.

(2) Der Lärmschutzbereich wird nach dem Maße der Lärmbelastung in zwei Schutzzonen für den Tag und zwei Schutzzonen für die Nacht gegliedert. Schutzzonen sind jeweils diejenigen Gebiete, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel L_{Aeq} sowie bei den Nacht-Schutzzonen 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 Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 bis 4:

Tag-Schutzzone 1:	$L_{Aeq\ Tag}$	= 60 dB(A),
Tag-Schutzzone 2:	$L_{Aeq\ Tag}$	= 55 dB(A),
Nacht-Schutzzone 1:	$L_{Aeq\ Nacht}$	= 50 dB(A), $L_{Amax} = 6$ mal 53 dB(A),
Nacht-Schutzzone 2:	$L_{Aeq\ Nacht}$	= 45 dB(A), $L_{Amax} = 4$ mal 52 dB(A),

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

Tag-Schutzzone 1:	$L_{Aeq\ Tag}$	= 65 dB(A),
Tag-Schutzzone 2:	$L_{Aeq\ Tag}$	= 60 dB(A),
Nacht-Schutzzone 1:	$L_{Aeq\ Nacht}$	= 55 dB(A), $L_{Amax} = 6$ mal 57 dB(A),
Nacht-Schutzzone 2:	$L_{Aeq\ Nacht}$	= 50 dB(A), $L_{Amax} = 4$ mal 55 dB(A),

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

Tag-Schutzzone 1:	$L_{Aeq\ Tag}$	= 68 dB(A),
Tag-Schutzzone 2:	$L_{Aeq\ Tag}$	= 63 dB(A),
Nacht-Schutzzone 1:	$L_{Aeq\ Nacht}$	= 55 dB(A), $L_{Amax} = 6$ mal 57 dB(A),
Nacht-Schutzzone 2:	$L_{Aeq\ Nacht}$	= 50 dB(A), $L_{Amax} = 4$ mal 55 dB(A),

Neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift sind Flugplätze, die ab dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens dieses Artikelgesetzes] eine Genehmigung nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes für ihre Anlegung, den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung erhalten. Die sonstige bauliche Erweiterung eines Flugplatzes ist wesentlich, wenn sie zu einer Erhöhung der Zahl der Flugbewegungen um 30 % oder zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Tag}$ an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Nacht}$ an der Grenze der Nacht-Schutzzone 1 um mindestens 3 dB(A) führt. 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 10. Jahres nach Inkrafttreten dieses Artikelgesetzes] 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.“

5. § 3 wird wie folgt geändert:

- Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.
- In Absatz 1 werden die Wörter „Der äquivalente Dauerschallpegel wird“ durch die Wörter „Die äquivalenten Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Tag}$ und $L_{Aeq\ Nacht}$ sowie der Maximalpegel L_{Amax} werden“ ersetzt.
- Am Ende des Absatzes 1 werden folgende Sätze angefügt:

„Hierbei wird die Fluglärmbelastung für die verschiedenen Betriebsrichtungen durch Berechnung bestimmt; maßgeblich ist der höhere Wert. Unberücksichtigt bleiben Betriebssituationen, die in weniger als 5 % der Betriebszeit auftreten.“

d) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz angefügt:

„(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 14) 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.“

6. § 4 wird wie folgt gefasst:

„§ 4 Festsetzung des Lärmschutzbereichs

(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 maximalen Startmasse von mehr als 20 Tonnen zu dienen bestimmt sind, mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen pro Jahr; hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen.

(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.

(3) Der Lärmschutzbereich für einen neuen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 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 neu festzusetzen oder erstmalig festzusetzen, wenn bislang noch keine Festsetzung erfolgt ist. Die Festsetzung ist vorzunehmen, sobald die Genehmigung für die Anlegung 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 3 ist auf der Grundlage der dort angegebenen Werte spätestens bis zum Ende des Jahres [einsetzen: 2. Jahr nach Inkrafttreten dieses Artikelgesetzes] 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 Zahl der Flugbewegungen um mehr als 25 % erhöht oder wenn sich der äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Tag}$ an der Grenze der Tag-Schutzzone 2 oder der äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Nacht}$ an der Grenze der Nacht-Schutzzone 2 um mindestens 3 dB(A) ändert. Die Neufestsetzung ist für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 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 3 auf der Grundlage der dort angegebenen Werte vorzunehmen, solange kein Fall des Absatzes 4 Satz 2 vorliegt.

(6) Spätestens nach Ablauf von zehn Jahren seit der letzten Festsetzung des Lärmschutzbereichs ist zu prüfen, ob sich die Lärmbelastung wesentlich verändert hat oder innerhalb der nächsten zehn Jahre voraussichtlich wesentlich verändern wird, sofern nicht besondere Umstände eine frühere Prüfung erforderlich machen. Das Ergebnis der Prüfung ist der Öffentlichkeit zugänglich zu machen; soll eine Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs unterbleiben, ist dies der Öffentlichkeit mitzuteilen.

(7) Wenn der Schutz der Allgemeinheit es erfordert, sollen auch für andere als in Absatz 1 genannte Flugplätze Lärmschutzbereiche festgesetzt werden. Die Absätze 2 bis 6 gelten entsprechend.“

7. § 5 wird wie folgt geändert:

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

„Im Lärmschutzbereich dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. In den Tag-Schutz-zonen 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 1“ ersetzt.

c) Am Ende von Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

“Satz 1 gilt nicht für Grundstücke, auf denen nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs die Errichtung von Wohnungen bauplanungsrechtlich mehr als sieben Jahre zulässig gewesen ist.“

8. In § 6 werden die Angabe „Satz 2“ durch die Angabe „Satz 3“ sowie die Angabe „Schutzzone 2“ durch die Angabe „Tag-Schutzzone 2 und in der Nacht-Schutzzone 2“ ersetzt.

9. § 7 wird wie folgt geändert:

- a) Nach den Wörtern „wird ermächtigt,“ werden die Wörter „nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 14)“ eingefügt.
- b) Nach dem Wort „Schallschutzanforderungen“ werden die Wörter „einschließlich Anforderungen an Belüftungseinrichtungen“ eingefügt.

10. In § 8 Abs. 1 Satz 1 wird die Angabe „Satz 1“ durch die Angabe „Satz 1 und 2“ ersetzt.

11. § 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 wird die Angabe „Schutzzone 1“ durch die Angabe „Tag-Schutzzone 1“ ersetzt.
- c) In Absatz 1 werden die bisherigen Sätze 2 bis 4 gestrichen und die folgenden Sätze angefügt:

„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. Für ein 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. 3 gilt Satz 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 Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 gilt Satz 2 bis 4 mit der Maßgabe, dass die angeführten Werte jeweils um 5 dB(A) niedriger anzusetzen sind.“

d) Absätze 2 bis 6 erhalten folgende Fassung:

„(2) Dem Eigentümer eines in der Nacht-Schutzzone 1 gelegenen Grundstück, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs 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, werden für Räume, die in nicht nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen benutzt werden, Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen 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 3 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, ent-

steht der Anspruch mit Beginn des fünften Jahres nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Für ein Grundstück mit einem geringeren Wert entsteht der Anspruch um die entsprechende Anzahl Jahre später. Für die nur aufgrund des Maximalpegelkriteriums zur Nacht-Schutzzone 1 gehörenden Grundstücke 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 gilt Satz 2 bis 5 mit der Maßgabe, dass die angeführten Werte jeweils um 5 dB(A) niedriger anzusetzen sind.

(3) Die Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen werden nur erstattet, soweit sich die Maßnahmen im Rahmen der nach § 7 erlassenen Rechtsverordnung halten. Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates den Höchstbetrag der Erstattung je Quadratmeter Wohnfläche und die Berechnung der Wohnfläche zu regeln.

(4) Bei einem neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 kann der Eigentümer eines in der Tag-Schutzzone 1 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, eine angemessene Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in Geld nach Maßgabe der nach Absatz 5 erlassenen Rechtsverordnung verlangen. Soweit der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq, Tag}$ bei einem Grundstück den Wert von 65 dB(A) übersteigt, entsteht der Anspruch auf Erstattung vom Zeitpunkt 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. Für ein Grundstück mit einem geringeren Wert entsteht der Anspruch um die entsprechende Anzahl Jahre später.

(5) 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.

(6) An die Stelle des nach den Absätzen 1, 2 und 4 anspruchsberechtigten Grundstückseigentümers tritt der Erbauberechtigte 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 4 kann nur innerhalb einer Frist von fünf Jahren nach Entstehung des Anspruchs geltend gemacht werden.“

12. § 11 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Der Halter eines Flugplatzes und die mit der Flugsicherung Beauftragten nach § 31b des Luftverkehrsgesetzes sind verpflichtet, der nach Landesrecht zuständigen Behörde die zur Ermittlung der Lärmbelastung nach § 3 erforderlichen Auskünfte zu erteilen sowie die erforderlichen Daten, Unterlagen und Pläne vorzulegen.“

13. § 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, zur Erstattung der Aufwendungen für Belüftungseinrichtungen nach § 9 Abs. 2 und der Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs nach § 9 Abs. 4 ist der Flugplatzhalter verpflichtet.“

14. Der bisherige § 16 wird § 13.

15. Nach § 13 wird folgender § 14 eingefügt:

„§ 14 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.“

16. Der bisherige § 18 wird § 15.

17. § 17 entfällt.

18. 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-Schutzzonen 1 und 2 nach Gleichung (2) ermittelt:

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

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

mit

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

$L_{Aeq\ Nacht}$ - 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 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 Betriebsrichtungen getrennt zu betrachten sind; die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie die Nacht-Schutzzonen 1 und 2 ergeben sich als Umhüllende der für die Betriebsrichtungen ermittelten Konturen
- 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))
- $L_{Amax,i}$ - 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-Schutzzonen 1 und 2 bestimmen sich als Umhüllende dieser Kontur und der Kontur gleichen äquivalenten Dauerschallpegels während der Beurteilungszeit T nachts.“

Artikel 2

Änderung des Luftverkehrsgesetzes

Das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch ..., wird wie folgt geändert:

1. § 19a wird wie folgt geändert:
 - a) In Satz 1 werden die Wörter „Verkehrsflughafens, der dem Fluglinienverkehr angeschlossen ist“ ersetzt durch die Wörter „Flughafens oder eines Landeplatzes im Sinne von § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“; das Wort „Flughafen“ wird ersetzt durch die Wörter „Flughafen oder Landeplatz“.
 - b) In Satz 2 werden hinter dem Wort „mitzuteilen“ die Wörter „und regelmäßig zu veröffentlichen“ angefügt.

2. In § 32 Abs. 1 wird am Ende des Satzes 3 der Punkt durch ein Semikolon ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

„Rechtsverordnungen nach den Nummern 1, 3 und 18 werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erlassen, soweit sie auch dem Schutz vor Fluglärm dienen.“

3. § 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 werden 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.

4. § 32b wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden hinter der Angabe „Verkehrsflughafen,“ die Wörter „der dem Fluglinienverkehr angeschlossen ist und“ eingefügt.
- b) In Absatz 4 Satz 1 wird
- aa) der Wortlaut nach dem Doppelpunkt bis zum ersten Komma durch den Wortlaut „Vertreter der Gemeinden, deren Gemeindegebiet von einer Strategische Lärmkarte [nach Vorgaben der EG-Umgebungslärmrichtlinie] berührt wird, die für den Flugplatz aufzustellen ist“ ersetzt,
- bb) der Wortlaut nach dem ersten Komma bis zum zweiten Komma durch den Wortlaut „Vertreter der Lärmschutz- und Umweltverbände“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung der Luftverkehrs-Ordnung

Die Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 580) wird wie folgt geändert:

In § 27a Abs. 2 wird hinter Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Rechtsverordnungen nach Satz 1, die von besonderer Bedeutung für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sind, werden im Benehmen mit dem Umweltbundesamt erlassen.“

Artikel 4

Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang

Die auf dem Artikel 3 beruhenden Teile der dort geänderten Rechtsverordnung können auf Grund der jeweils einschlägigen Ermächtigungen durch Rechtsverordnung geändert werden.

Artikel 5

Fortgeltung von Vorschriften

Bis zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche nach § 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der nach Inkrafttreten dieses Artikelgesetzes geltenden Fassung gelten die bis zum Inkrafttreten dieses Artikelgesetzes erlassenen Rechtsverordnungen zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche fort. Für die darin festgesetzten Lärmschutzbereiche gelten die Bestimmungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 (BGBl. I S. 282), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. September 1990 (BGBl. I S. 2106), fort.

Artikel 6

Übergangsvorschrift

Die Regelung des Artikels 1 Nr. 7 Buchstabe c (§ 5 Abs. 2 Satz 3 des Fluglärmschutzgesetzes) findet erst nach Ablauf von sieben Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes Anwendung.

Artikel 7

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 8

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 und der Luftverkehrs-Ordnung. Hinzu kommen Regelungen zur besseren Information der Betroffenen und zur Ausweitung der Mitwirkungsmöglichkeiten.

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. 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 Baubeschränkungen und Bauverbote (§§ 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 Flugplatzunternehmers 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 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 auf Grund 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 auf Grund 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 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 dem vorliegenden Gesetz eingeständige und - gegenüber den Werten für bestehende Flugplätze - abgesenkte Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Flugplätzen festgelegt. In diesem Falle bestehen nunmehr Anforderungen an den baulichen Schallschutz bei Wohngebäuden, die auch für Zwecke der Genehmigung eines Flugplatzes (§ 6 Luftverkehrsgesetz) sowie der Planfeststellung oder der Plangenehmigung für Flugplätze (§ 8 Luftverkehrsgesetz) herangezogen werden können, um den erforderlichen Umfang des passiven Schallschutzes im Flugplatzumland im Hinblick auf die Regelung des § 9 Abs. 2 des Luftverkehrsgesetzes zu bestimmen. Die in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 des Fluglärmschutzgesetzes festgesetzten Grenzwerte für die Schutzzonen beim Neubau und der wesentlichen baulichen Erweiterung eines Flugplatzes 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 wird.

Artikel 2 und 3 des Gesetzentwurfs ergänzen und konkretisieren Regelungen des Luftverkehrsgesetzes und der Luftverkehrs-Ordnung, die für den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm im Flugplatzumland von besonderer Bedeutung sind. Damit soll eine bessere Information und eine stärkere Mitwirkung von Betroffenen und Gemeinden im Flugplatzumland an fluglärmrelevanten Entscheidungen ermöglicht werden.

Artikel 4 bis 8 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 erlassen werden. Hinsichtlich der Artikel 2 und 3 des Gesetzentwurfs ergibt sich die Gesetzgebungskompetenz aus Artikel 73 Nr. 6 GG, da die Vorschriften 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 sicher zu stellen. Bundesweit einheitliche Anforderungen sind auch für den Lärmschutz bei den militärischen Flugplätzen erforder-

lich. Die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet ist auch vor dem Hintergrund des grundgesetzlichen Verteidigungsauftrages bei dem erforderlichen Schutz gegen den mit dem militärischen Fluglärm verbundenen Belastungen für die Bevölkerung geboten.

III. Gesetzesfolgen, Kosten

1. Ermittlungsverfahren und Resultate

Das Umweltbundesamt hat - auch für verschiedene Regelungsvarianten insbesondere beim Ermittlungs- und Bewertungsverfahren für Fluglärm - eine Schätzung der Kosten der Novelle nach folgender Vorgehensweise erstellt:

- Bildung von in sich vergleichbaren Flugplatzgruppen und Auswahl eines repräsentativen Beispielflugplatzes für jede Flugplatzgruppe,
- Ermittlung der Lärmkonturen für die vorgesehenen Pegelwerte für jeden Beispielflugplatz,
- Berechnung der Fläche der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone 1,
- Berechnung der Fläche der bereits durch Rechtsverordnung festgesetzten Schutzzone 1 des Lärmschutzbereichs für jeden Beispielflugplatz, um die bisherigen Aufwendungen für baulichen Schallschutz auf Grund des geltenden Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu berücksichtigen,
- Bestimmung der Anzahl der Einwohner in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone 1 für jede Flugplatzgruppe,
- Ermittlung der Kosten für die unter den Geltungsbereich des Gesetzes fallenden Flugplätze,
- Beurteilung der Aufwendungen für die freiwillige Erstattung baulicher Schallschutzmaßnahmen an den erfassten Flugplätzen.

Bei der Kostenschätzung wurden die in § 3 Abs. 1 Satz 2 und 3 Fluglärmschutzgesetz vorgesehenen Prognoseannahmen herangezogen. Für die Berechnung der Lärmkonturen wurden die den heutigen Erkenntnissen entsprechenden flugbetrieblichen und akustischen Daten der Flugzeuge verwandt.

Für jede Flugplatzgruppe wurde jeweils unter Zugrundelegung mittlerer Bevölkerungsdichten für zivile und militärische Flugplätze sowie der durchschnittlichen Anzahl von Bewohnern einer Wohnung die Anzahl der betroffenen Wohnungen in den relevanten Schutzzeiten ermittelt. Daraus wurden für typische Fenstergrößen pro Wohneinheit und unter Berücksichtigung der bekannten Preise für Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen einschließlich Einbau die Kosten für die einzelnen Flugplatzgruppen berechnet. Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Hochrechnung der Kosten auf die von diesem Gesetz erfassten Flugplätze.

Der Kostenermittlung wurde außerdem die Annahme zugrunde gelegt, dass nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes bei 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- und Nacht-Schutzzeiten 1 für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 herangezogen. Außerdem wurden hierfür Entschädigungen für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs (§ 9 Abs. 4) berücksichtigt. Die Höhe der Entschädigungszahlungen wurde, da eine Rechtsverordnung nach § 9 Abs. 5 noch nicht vor-

liegt, auf Grund einer analogen Anwendung der Regelungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für Entschädigungen für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs beim Neubau und der wesentlichen baulichen Erweiterung von Straßen und Schienenwegen bestimmt.

Die nach diesem Verfahren ermittelten Kosten für die von diesem Gesetz erfassten zivilen Flugplätze belaufen sich auf rund 500 Mio. €. Allerdings können sich aufgrund verbesserter Daten insbesondere für die Bevölkerungsdichte in der Umgebung von Flughäfen sowie der Annahmen über die Anzahl der zukünftigen Fälle eines wesentlichen Ausbaus von Flughäfen Änderungen in der Kostenschätzung ergeben. Die Luftverkehrswirtschaft geht derzeit von möglichen Kosten in Höhe von ca. 1 Mrd. € aus.

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Flugplatzunternehmen, die von dem Gesetzentwurf kostenwirksam betroffen sind, wird im Gesetzentwurf insbesondere dadurch berücksichtigt, dass für jeden Flugplatz die Kostenfolgen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen in den Tag- und Nacht-Schutzzonen 1 auf insgesamt rund 10 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 der Novelle für die von diesem Gesetz erfassten militärischen Flugplätze wurden ebenfalls vom Umweltbundesamt auf der Grundlage des oben angegebenen Ermittlungsverfahrens geschätzt. In Abhängigkeit insbesondere von den derzeit für die Bevölkerungsdichte in der Umgebung von Flughäfen zugrunde gelegten Daten sowie den Annahmen über die weitere künftige Nutzung der militärischen Flugplätze ergibt sich ein Kostenrahmen von 100 bis 200 Mio. €. Auch für den Bereich der militärischen Flugplätze ist eine Verteilung der Kostenfolgen für baulichen Schallschutz in den Tag- und Nacht-Schutzzonen 1 auf insgesamt rund 10 Jahre vorgesehen (§ 9 Abs. 1 und 2).

2. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Der Bund trägt gemäß § 12 Fluglärmschutzgesetz die Kosten für die Schallschutzmaßnahmen in den Schutzzonen 1 um die von der Bundeswehr und von den alliierten Streitkräften genutzten militärischen Flugplätze, die unter den Geltungsbereich des Gesetzes fallen (§ 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 und 4). Die geschätzten Kostenfolgen verteilen sich für den Bundeshaushalt auf Grund der Regelungen des § 9 Abs. 1 und 2 auf einen Zeitraum von insgesamt rund 10 Jahren. Die im Zuge des 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.

Für den Vollzug des Fluglärmschutzgesetzes sind bei den von der Neuregelung 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 Flugplatzbetreiber vorzulegenden Daten zu Art und Umfang des künftigen Flugbetriebs (§ 11 i.V.m. 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 Umweltbundesamtes externe Kosten von rund 20.000 € pro Flugplatz 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 vollzugsgerechter Anforderungen an die vorzulegenden Daten (§ 3 Abs. 2) gegenüber, die zu Kostenabsenkungen beim Vollzug führen, so dass von einer annähernd gleichbleibenden Höhe der Durchführungskosten ausgegangen werden kann.

3. Kosten für die Wirtschaft und Preiswirkungen

Die Abschätzung der Kostenfolgen der Novelle für die Halter der vom Gesetzentwurf erfassten zivilen Flugplätze ist in Kapitel III Nr. 2 im einzelnen erläutert. Die Kostenfolgen für den einzelnen Flugplatzhalter werden aufgrund des zeitlich gestuften Entstehens von Erstattungsansprüchen und darüber hinaus in Abhängigkeit von der Geltendmachung durch die Anspruchsberechtigten auf einen Zeitraum von rund 10 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 einen Betrag von 300 bis 400 Mio. € für im Rahmen des Fluglärmsgesetzes vorgeschriebene Schallschutzmaßnahmen und für darüber hinausgehende freiwillige Maßnahmen des Fluglärmschutzes aufgewandt.

Auf Grund der Kosten für die Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz in der von der Novelle neu eingeführten Nacht-Schutzzone 1 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 des Gesetzentwurfs 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 weiter zu geben.

Soweit Bund, Länder oder Gemeinden an Flughafengesellschaften beteiligt sind, könnten die sich aus dem Fluglärmschutzgesetz ergebenden Kostenfolgen für Schallschutzmaßnahmen zu einer Verminderung der Einnahmen der öffentlichen Hand aus diesen Beteiligungen führen. Da die Flughäfen bestrebt sein werden, die auf einen Zeitraum von etwa 10 Jahren verteilten Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen entsprechend dem Verursacherprinzip in wesentlichen Teilen an die Verursacher weiter zu geben, werden substantielle Ausnahmeausfälle nicht erwartet. Längerfristig dürften die Bauverbote und Baubeschränkungen in den Tag- und Nachtschutzzonen im Flugplatzumland (§§ 5, 6) und die Maßnahmen des baulichen Schallschutzes an Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen in der Tag- und Nacht-Schutzzone 1 ebenfalls geeignet sein, in relevanter Weise zur Wahrung der Entwicklungsperspektiven des Luftverkehrs in Deutschland beizutragen. Damit dient das Fluglärmschutzgesetz auch der Stärkung der strategischen Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftssektors, so dass zumindest längerfristig eine negative Beeinflussung der Gewinne der öffentlichen Hand aus Beteiligungen an den unter den

Geltungsbereich des Fluglärmschutzgesetzes fallenden zivilen Flugplätzen oder gegebenenfalls eine Verminderung von Privatisierungserlösen nicht erwartet wird.

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 - FlugLSG)

In Artikel 1 des Entwurfs 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 auf Grund 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 und anderen schutzbedürftigen Einrichtungen in der fluglärmbelasteten Umgebung des Flugplatzes grundsätzlich ausgeschlossen wird.

Zu Nummer 1 (Änderung der Überschrift)

Eingeführt wird ein Zitiernamen und eine Abkürzung für das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm.

Zu Nummer 2 (Wegfall von Zwischenüberschriften)

Die Untergliederung des Fluglärmschutzgesetzes 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 zwei Zwischenüberschriften werden daher gestrichen.

Zu Nummer 3 (§ 1 FlugLSG)

§ 1 benennt den Zweck und den Geltungsbereich des Gesetzes. Die Festsetzung von Lärmschutzbereichen dient dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen. Zugleich ist mit dieser Zweckbestimmung klargestellt, dass der Geltungsbereich des Gesetzes sich auf Flugplätze bezieht. Im Interesse eines klareren äußeren Aufbaus des Gesetzes werden die Regelungen zur Festsetzung von Lärmschutzbereichen nunmehr in § 4 getroffen.

Zu Nummer 4 (§ 2 FlugLSG)

Die Regelung bestimmt die Einrichtung des Lärmschutzbereichs eines Flugplatzes. Absatz 1 normiert grundlegend, dass es sich bei dem Lärmschutzbereich um ein Gebiet außerhalb des Flugplatzgeländes handelt und sich dieses Gebiet in verschiedene Schutzzonen gliedert, die in den nachfolgenden Absätzen nach Art und Umfang geregelt werden.

Nach Absatz 2 Satz 1 untergliedert sich der Lärmschutzbereich in Abhängigkeit von der Höhe der Fluglärmbelastungen am Tag und in der Nacht in zwei Tag-Schutzzonen und zwei Nacht-Schutzzonen, für die spezifische, nach der Höhe der Fluglärmbelastung abgestufte sowie zwischen Tag- und Nacht-Schutzzonen unterscheidende Rechtsfolgen gelten (§§ 5, 6, 8 und 9 Fluglärmschutzgesetz). 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 im Gesetzentwurf Rechtsfolgen festgelegt werden, die jeweils spezifische Schutzbelange für den Tag oder für die Nacht berücksichtigen.

Für die Abgrenzung der Nacht-Schutzzonen 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 Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Nacht}$ - auf Grund lauter Überflugeignisse in der Nacht auftreten können, werden den Nacht-Schutzzonen 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 § 2 Abs. 2 Satz 2 Nummer 1 bis 3 werden die Grenzwerte für die Abgrenzung der Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie der Nacht-Schutzzonen 1 und 2 festgesetzt.

Nummer 1 betrifft neue und wesentlich baulich erweiterte zivile und militärische Flugplätze, die unter den Anwendungsbereich des Gesetzes fallen. Sätze 3 und 4 definieren den Neubau und die wesentliche bauliche Erweiterung eines Flugplatzes. Die bauliche Erweiterung eines Flugplatzes ist immer wesentlich, wenn eine neue Start- oder Landebahn gebaut wird (Satz 3). Nach Satz 4 liegt eine wesentliche bauliche Erweiterung auch dann vor, wenn es auf Grund einer baulichen Erweiterung zu einer deutlichen Erhöhung der Flugbewegungszahlen oder der Lärmbelastung im Flugplatzumland kommt. Im Sinne des Fluglärmschutzgesetzes gilt ein Flugplatz dann als neu oder wesentlich baulich erweitert, wenn die Genehmigung nach § 6 Luftverkehrsgesetz für die Anlegung des Flugplatzes, für den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder für eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes erteilt worden ist.

Die Grenzwerte für die Festlegung der Tag-Schutzzonen werden gegenüber der bisherigen gesetzlichen Regelung deutlich abgesenkt. 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 bot. Andererseits ist bei der Festlegung der Grenzwerte zu berücksichtigen, dass die Ausweitung der Schutzzonen zu Kostenfolgen für die erfassten Flugplätze führt, da für die Tag-Schutzzone 1 und für die Nacht-Schutzzone 1 (§ 9 Abs. 1 und 2) Erstattungsansprüche für baulichen Schallschutz geschaffen werden. Das Entstehen der Erstattungsansprüche erfolgt zeitlich gestaffelt in Abhängigkeit von der Höhe der Fluglärmbelastung des Immissionsortes. Außerdem wird berücksichtigt, dass die Baubeschränkungen und Bauverbote 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“ (BT-Drs. 14/2300 vom 15.12.1999) 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.

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

Für neue oder wesentlich baulich erweiterte 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, die zu einer deutlichen Erhöhung der Flugbewegungszahlen oder der Lärmbelastungen im Flugplatzumland führt, 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 die Werte das Auftreten erhöhter Belästigungsreaktionen (Überschussreaktionen) bei den von relevanten Belastungserhöhungen Betroffenen berücksichtigt. Durch die Grenzwerte der Gesetzesnovelle für den Neu- und Ausbau von Flugplätzen wird zugleich eine stärkere Harmonisierung mit den Grenzwerten für das Entstehen von Schutzansprüchen beim Neu- und Ausbau von Einrichtungen der bodengebundenen Verkehrsinfrastruktur erreicht.

Für die Tag-Schutzzone 2, in der Wohnungen nur neu errichtet werden dürfen, wenn diese auf Kosten des Bauwilligen mit erhöhtem Schallschutz ausgestattet sind, wird ein 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 Flugplätze ein Wert von 55 dB(A). Zwar treten auch in der Tag-Schutzzone 2 noch relevante Fluglärmbelastungen und Belästigungsreaktionen bei den Anwohnern auf, gleichwohl erscheint es nicht angezeigt, 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 weitergehende Planungsvorschriften auch seitens der Länder getroffen werden (§ 13, bisher § 16).

Das Umweltgutachten 2002 des Sachverständigenrates für Umweltfragen verweist darauf, 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.

Im Gesetzentwurf wird bei bestehenden Flugplätzen der Grenzwert für die Nacht-Schutzzone 1 bei einem auf den Schutz vor relevanten Beeinträchtigungen des Nachtschlafes abstellenden Wert des Mittelungspegels über die Nacht ($L_{Aeq\ Nacht}$) von 55 dB außen festgelegt. Zur Nacht-Schutzzone 1 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 1 ergibt sich als Umhüllende der beiden nach diesen Kriterien ermittelten Konturen. In der Nacht-Schutzzone 1 gelten analoge Rechtsfolgen wie in der Tag-Schutzzone 1, allerdings besteht im Hinblick auf den Schutz des Nachschlafes bei vorhandenen Gebäuden ein Erstattungsanspruch der Kosten für den Einbau belüfteten Schallschutzes in Schlafräumen.

Zum Schutz vor nächtlichen Schlafstörungen wird zudem eine zweite Nacht-Schutzzone eingeführt. Diese Nacht-Schutzzone 2 umfasst bei bestehenden Flugplätzen das Gebiet, in dem der fluglärmbedingte nächtliche Mittelungspegel außer den Wert von 50 dB(A) übersteigt oder in dem fluglärmbedingte nächtliche Maximalpegel in Innenräumen - bei zu Lüftungszwecken gekippten Fenstern - regelmäßig (viermal) den Wert von 55 dB überschreiten.

Ebenso wie bei den Tag-Schutzzeiten legt der Gesetzentwurf für den Neubau und die wesentliche bauliche Erweiterung von Flugplätzen in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 auch bei den Nacht-Schutzzeiten Grenzwerte fest, die um rund 5 dB(A) unter den entsprechenden Werten für bestehende Flugplätze liegen.

Abweichend von den ansonsten jeweils identischen Werten für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche bei zivilen und militärischen Flugplätzen bestimmt Nummer 3, dass bei bestehenden militärischen Flugplätzen die Grenzwerte für die Tag-Schutzzeiten um 3 dB(A) höher liegen als die entsprechenden Werte für bestehende zivile Flugplätze (Nummer 2). Diese auf die Werte der Tag-Schutzzeiten bei bestehenden militärischen Flugplätzen begrenzte Differenzierung berücksichtigt die relevanten Unterschiede in der zeitlichen Struktur und Verteilung des Auftretens von Fluglärmimmissionen, insbesondere dass bei den Militärflugplätzen in den besonders lärmsensiblen Tagesrandzeiten am frühen Morgen und am Abend sowie am Wochenende und an Feiertagen normalerweise kein oder nur ein deutlich verminderter Flugbetrieb stattfindet. Diese Unterschiede berücksichtigt das in diesem Gesetz festgelegte Ermittlungs- und Bewertungsverfahren für Fluglärmimmissionen, das hinsichtlich der Tag-Schutzzeiten allein auf den über die 16 Tagesstunden (6.00 bis 22.00 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-Schutzzeiten zudem dem Umstand Rechnung, dass der Betrieb militärischer Flugplätze und die Durchführung militärischer Übungsflüge auf der Grundlage des grundgesetzlichen Verteidigungsauftrages erfolgen. Hieraus resultiert für die in der Umgebung der militärischen Flugplätze auftretenden Fluglärmimmissionen eine erhöhte Zumutbarkeitsschwelle, die durch die in diesem Gesetz getroffene Differenzierung allerdings eng begrenzt bleibt.

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 10 Jahre Bericht.

Zu Nummer 5 (§ 3 FlugLSG)

Absatz 1 legt fest, dass die Berechnung der äquivalenten Dauerschallpegel und der Maximalpegel für die Bestimmung der Tag- und Nacht-Schutzzeiten nach dem in der Anlage festgelegten Verfahren erfolgt. 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 zu § 3 festgelegten Ermittlungsverfahren für den Tag und für die

Nacht getrennte äquivalente Dauerschallpegel mit dem Halbierungsparameter $q = 3$ bestimmt. Zudem wird das Verfahren zur Ermittlung regelmäßiger Überschreitungen von Maximalpegeln in Innenräumen im Anhang festgelegt.

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 Novelle auch für den Bereich des Schutzes vor Fluglärm eingeführt.

Satz 2 legt fest, dass die Fluglärmbelastung hinsichtlich der Betriebsweise des Flugplatzes getrennt für die Betriebsrichtungen am Flugplatz (Start- und Landerichtungen abhängig von der Windrichtung) zu bestimmen ist. Die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie die Nacht-Schutzzonen 1 und 2 ergeben sich jeweils als Umhüllende der für die verschiedenen Betriebsrichtungen ermittelten Konturen. Damit wird dem Gesichtspunkt Rechnung getragen, dass über mehrere Wochen bestehende erhöhte Belastungen durch Fluglärm auf Grund einer bestimmten Betriebsrichtung am Flugplatz nicht durch längere Zeiten mit einer geringeren Lärmbelastung bei einer anderen Betriebsrichtung kompensiert werden können. Diese Annahme gilt allerdings nicht mehr, wenn eine Betriebssituation nur in weniger als 5 % der Betriebszeit auftritt. Eine selten auftretende Betriebssituation ist jedoch bei der Berechnung der Konturen für die anderen Betriebsrichtungen mit zu berücksichtigen.

Absatz 2 ermächtigt die Bundesregierung, durch Rechtsverordnung Vorschriften über Art und Umfang 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 eine bundesweit einheitliche Verfahrensweise beim Gesetzesvollzug durch die Länder Rechnung getragen.

Zu Nummer 6 (§ 4 FlugLSG)

§ 4 Abs. 1 bestimmt, für welche Flugplätze obligatorisch ein Lärmschutzbereich festzulegen ist. Die Neuregelung erfasst die Verkehrsflughäfen und die größeren Verkehrslandeplätze sowie diejenigen militärischen Flugplätze, bei denen aufgrund von Art und Umfang des Flugbetriebs beträchtliche Fluglärmbelastungen in der Flugplatzumgebung zu erwarten sind. Erfasst werden alle Verkehrsflughäfen (Nummer 1) sowie diejenigen Verkehrslandeplätze, an denen Fluglinien- oder Charterverkehr abgewickelt wird. Der in Nummer 2 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. Nach Nummer 3 werden - wie beim bisherigen Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 - die militärischen Flugplätze erfasst, 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 maximalen 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.

In Absatz 2 wird geregelt, dass die Lärmschutzbereiche künftig von den Ländern durch Rechtsverordnung festgesetzt werden. Hierdurch soll insbesondere der Vollzug der Novelle erleichtert werden. Satz 2 gibt die bisherige Rechtslage zur Veröffentlichung von Karten und Plänen wieder.

Absatz 3 schreibt vor, dass beim Neubau oder bei der wesentlichen baulichen Erweiterung eines Flugplatzes (§ 2 Abs. 2 Satz 3 und 4) für die Festsetzung des Lärmschutzbereichs die Grenzwerte nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 heranzuziehen sind.

Absatz 4 bestimmt für die unter den Anwendungsbereich des Fluglärmschutzgesetzes fallenden bestehenden Flugplätze (§ 2 Abs. 2 Satz 5), dass ein Lärmschutzbereich auf der Grundlage der Neuregelungen des Fluglärmschutzgesetzes neu festzusetzen ist. Hierfür sind die Grenzwerte nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 oder 3 maßgeblich. Gleiches gilt für die Erstfestsetzung eines Lärmschutzbereiches, sofern für den Flugplatz bislang noch kein Lärmschutzbereich bestand. Für den Fall, dass in einem Land 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 bisherigen Regelungen für die Überprüfung und Neufestsetzung von Lärmschutzbereichen im Grundsatz bei. Eine Neufestsetzung wird nach Satz 2 insbesondere erforderlich, wenn sich die Lärmbelastung am äußeren Rand der Tag-Schutzzone 2 oder der Nacht-Schutzzone 2 um mindestens 3 dB(A) verändert. Die Änderungen gegenüber der bisherigen Regelung dienen der Anpassungen 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 Lärmschutzbereiches auch dann erforderlich, wenn sich die Zahl der Flugbewegungen an einem Flugplatz spürbar erhöht. Diese Voraussetzung ist bei einer 25-prozentigen Erhöhung der Zahl von Starts und Landungen gegenüber den Prognoseannahmen erfüllt.

Die bisherige Regelung für die regelmäßige und die anlassbezogene Überprüfung eines Lärmschutzbereiches in Absatz 6 wird im Wesentlichen beibehalten. Die Regelung gewährleistet die zeitnahe Anpassung der Lärmschutzbereiche an sich ändernde Verhältnisse, berücksichtigt jedoch auch in angemessener Weise die Aspekte der Planungssicherheit und des Vollzugaufwandes für die Überprüfung und Neufestsetzung von Lärmschutzbereichen. Normadressat der Regelung sind auf Grund 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. Satz 2 schreibt lediglich vor, dass das Ergebnis der Überprüfung eines Lärmschutzbereichs öffentlich zu machen ist. Auch hier bleibt die verfahrensmäßige Durchführung den Ländern überlassen.

Absatz 7 behält die bisherige Regelung des § 1 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm bei und erlaubt die Festsetzung von Lärmschutzbereichen für weitere, nicht von Absatz 1 erfasste Flugplätze, sofern im Einzelfall der Schutz der Allgemeinheit dies erfordert. Angesichts der Lärminderungsforschritte 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 7 (§ 5 FlugLSG)

§ 5 legt die Beschränkungen der baulichen Nutzungen in den Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie in den Nacht-Schutzzonen 1 und 2 fest. Die Bauverbote und Baubeschränkungen sind nach Art und Schutzbedürftigkeit der Nutzung sowie nach der Höhe der Lärmbelastungen am Tag und in der Nacht abgestuft.

Entsprechend der bisherigen Regelung des Absatzes 1 dürfen schutzbedürftige Einrichtungen wie Krankenhäuser, Altenheime und Erholungsheime im gesamten Lärmschutzbereich grundsätzlich nicht errichtet werden (§ 5 Abs. 1 Satz 1). Das generelle Errichtungsverbot beschränkt sich jedoch bei Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten, die nur am Tage genutzt werden, auf die Tag-Schutzzonen 1 und 2 (§ 5 Abs. 1 Satz 2). 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.

Absatz 2 behält die bisherige Regelung bei, mit der die Errichtung von Wohnungen in der inneren Schutzzone im Grundsatz untersagt wird. Die Neuregelung gilt für die Tag-Schutzzone 1 und die Nacht-Schutzzone 1, die jeweils den inneren Teil der Tag- und der Nacht-Schutzzonen bilden. Sie stellt insoweit eine Folgeänderung zur Änderung von § 2 Abs. 2 dar und legt vergleichbare Rechtsfolgen für die Tag-Schutzzone 1 und die Nacht-Schutzzone 1 fest.

Die bisherigen Ausnahmeregelungen des Absatzes 3, der in vielen praktisch relevanten Fällen die Ausübung eines zum Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereichs vorhandenen Baurechts in der Schutzzone 1 und damit den Bau von Wohngebäuden auch in hoch lärmbelasteten Bereichen auf Dauer erlaubte, werden durch die Einfügung des Satzes 3 eingeschränkt. Nach der Neuregelung dürfen Wohnungen in der Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone 1 entsprechend dem Bauverbot des Absatzes 2 und entgegen der Ausnahmeregelung des Satzes 1 von Absatz 3 nicht errichtet werden, wenn ein bestehendes Baurecht nach Festsetzung eines Lärmschutzbereichs mehr als sieben Jahre nicht ausgeübt worden ist. Die Neuregelung ist an der Entschädigungsregelung des § 42 Abs. 3 Satz 1 des Baugesetzbuchs (BauGB) angelehnt, die auch im Rahmen des § 8 (Entschädigung für Bauverbote) über den dort in Absatz 2 enthaltenen Verweis auf § 95 Abs. 2 Nr. 7 BauGB Anwendung findet. Die Neuregelung ist erforderlich, um den Bau von Wohnungen in der am höchsten lärmbelasteten Tag-Schutzzone 1 und Nacht-Schutzzone 1 wirksamer als bisher auszuschließen und dem Entstehen künftiger Nutzungskonflikte besser vorzubeugen. Um dem Vertrauen in die bisherige Rechtslage Rechnung zu tragen, greift die Neuregelung gemäß Artikel 6 allerdings erst nach Ablauf von sieben Jahren nach Inkrafttreten dieses Artikelgesetzes. Darüber hinaus bleibt auch weiterhin in den inneren Schutzzonen die Errichtung von Wohnungen ausnahmsweise zulässig, wenn ein bestehendes Baurecht noch nicht mehr als sieben Jahre nicht ausgeübt worden ist oder sofern Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen, Betriebsinhaber und Betriebsleiter vorgesehen sind (§ 5 Abs. 3 Satz 2 Nr. 1), Wohnun-

gen nach § 35 Abs. 1 BauGB im Außenbereich zulässig sind (§ 5 Abs. 3 Satz 2 Nr. 2) oder Wohnungen von den Streitkräften genutzt werden (§ 5 Abs. 3 Satz 2 Nr. 3).

Zu Nummer 8 (§ 6 FlugLSG)

Die bisherigen bewährten Regelungen werden im Wesentlichen beibehalten. Als Folge der Änderung von § 5 wird der Verweis angepasst. Bauliche Einrichtungen, die im Lärmschutzbereich auf Grund 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 9 (§ 7 FlugLSG)

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 10 (§ 8 FlugLSG)

Als Folge der Änderung des § 5 wird der Verweis hierauf in Satz 1 angepasst.

Zu Nummer 11 (§ 9 FlugLSG)

Die Absätze 1 und 3 behalten im Wesentlichen die bewährten bisherigen Bestimmungen zur Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen in der inneren Schutzzone bei. Auf Grund der Festlegung von Tag- und Nacht-Schutzzonen werden die Erstattungsansprüche in den Absätzen 1 und 2 getrennt für die beiden Bereiche festgelegt, die jeweils strukturell vergleichbare, jedoch die unterschiedlichen Belange des Lärmschutzes am Tag und in der Nacht berücksichtigende Erstattungsansprüche gesetzlich regeln.

Die Regelungen des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30. März 1971 für die Schutzzone 1 (Erstattung der Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen bis zu einem bestimmten Höchstbetrag durch den Flugplatzhalter) haben sich bewährt und werden deshalb für die neue Tag-Schutzzone 1 entsprechend übernommen. Angesichts der im Verhältnis zur bisherigen Regelung wesentlich abgesenkten Schwellenwerte ist es jedoch auch unter Kostengesichtspunkten angemessen, bei weniger gravierenden Lärmeinwirkungen das Entstehen von Erstattungsansprüchen für Schallschutzmaßnahmen auf einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs zu verteilen. Bei hohen Lärmbelastungen oberhalb von 70 dB(A) am Tag entsteht bei bestehenden zivilen Flugplätzen (§ 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 in den Bereichen, in denen der Tages-Mittelungspegel zwischen 70 und 69 dB(A) liegt, im sechsten Jahr der Bereich mit einem Pegelwert zwischen 69 und 68 dB(A), im siebten Jahr der Bereich mit einem Pegelwert zwischen 68 und 67 dB(A), im achten Jahr der Bereich mit einem Pegelwert zwischen 67 und 66 dB(A) und im neunten Jahr der Bereich mit einem Pegelwert zwischen 66 und 65 dB(A). Nach Satz 5 gelten für bestehende militärische Flugplätze (§ 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3) für den Zeitpunkt des Entstehens der Erstattungsansprüche jeweils 3 dB(A) höhere Werte. Für den Fall des Neubaus oder der wesentlichen baulichen Erweiterung eines Flugplatzes (§ 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1) gelten nach Satz 6

für den Zeitpunkt des Entstehens der Erstattungsansprüche jeweils 5 dB(A) niedrigere Werte. Durch die Regelungen der Sätze 5 und 6 wird den jeweiligen Grenzwerten für die Tag-Schutzzone 1 Rechnung getragen. Im Ergebnis werden die Fluglärmenschutzmaßnahmen auch in diesen Fällen innerhalb der gleichen Frist realisiert.

Absatz 2 räumt nunmehr in Ergänzung der bisherigen gesetzlichen Regelung dem Eigentümer eines in der Nacht-Schutzzone 1 gelegenen Grundstücks den Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen ein, die für den Einbau von Schallschutz- und Belüftungseinrichtungen in Schlafräumen entstehen. Dadurch 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 1 entsprechend übertragen. Allerdings erfolgt für den Zeitpunkt des Entstehens der Erstattungsansprüche in der Nacht-Schutzzone 1 keine Differenzierung zwischen zivilen und militärischen Flugplätzen, da für die Abgrenzung der Nacht-Schutzzone identische Werte gelten. 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 Gebäuden, die nur aufgrund dieses Kriteriums zur Nacht-Schutzzone 1 gehören, zwei Jahre nach dem Abschluss des in Satz 4 vorhergehenden Verfahrens entsteht; dies ist das elfte Jahr nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs.

Absatz 3 legt entsprechend der zuletzt geltenden Regelung, die einen durch Rechtsverordnung der Bundesregierung festgelegten Höchstbetrag zur Erstattung der Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden von 130 DM pro Quadratmeter Wohnfläche vorsah (SchallschutzerstattungsV 77 vom 11. August 1977), den Erstattungshöchstbetrag nicht gesetzlich fest, sondern enthält eine Ermächtigung zum Erlass einer entsprechenden Rechtsverordnung.

Entsprechend den Absätzen 4 und 5 wird für den Fall des Neubaus eines Flugplatzes oder nach der wesentlichen baulichen Erweiterung eines bestehenden Flugplatzes (§ 2 Abs. 2 Satz 3), um der geänderten Fluglärmsituation Rechnung zu tragen, für Gebäude in der Tag-Schutzzone 1 eine Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs (Terrassen, Balkone etc.), der durch bauliche Maßnahmen nicht angemessen geschützt werden kann, gewährt. Satz 2 legt auch unter Kostengesichtspunkten fest, dass das Entstehen von Erstattungsansprüchen für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs 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 Flugplatzes. Mit Beginn des fünften Jahres nach der Inbetriebnahme entsteht der Erstattungsanspruch in den Bereichen, in denen der Tages-Mittelungspegel zwischen 65 und 64 dB(A) liegt, im sechsten Jahr der Bereich mit einem Pegelwert zwischen 64 und 63 dB(A), im siebten Jahr der Bereich mit einem Pegelwert zwischen 63 und 62 dB(A), im achten Jahr der Bereich mit einem Pegelwert zwischen 62 und 61 dB(A) und im neunten Jahr der Bereich mit einem Pegelwert zwischen 61 und 60 dB(A).

Absatz 5 enthält die Ermächtigung, in einer Rechtsverordnung 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 verwaltungsverfahrensrechtliche Regelungen in der Rechtsverordnung nach Satz 1 aus. Die verfahrensmäßige Ausgestaltung der Entschädigungsverfahren bleibt den Ländern überlassen.

Zu Nummer 12 (§ 11 Abs. 1 FlugLSG)

§ 11 Abs. 1 trifft auch im Hinblick auf den Gesetzesvollzug durch die Länder die Festlegung, dass der Halter eines Flugplatzes die zur Ermittlung des Lärmschutzbereichs erforderlichen Auskünfte und Daten der nach Landesrecht zuständigen Behörde zu erteilen hat. Die mit der Flugsicherung Beauftragten nach § 31b des Luftverkehrsgesetzes haben 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. Daher wird auch sie zur Erteilung der erforderlichen Auskünfte verpflichtet.

Zu Nummer 13 (§ 12 Abs. 1 FlugLSG)

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

Zu Nummer 14 (§ 13 FlugLSG)

Redaktionelle Folgeänderung, um eine durchgehende Nummerierung der Paragraphen zu erreichen.

Zu Nummer 15 (§ 14 FlugLSG)

§ 14 sieht vor, dass vor dem Erlass von Rechtsverordnungen zur Durchführung des Fluglärmenschutzgesetzes eine Anhörung beteiligter Kreise stattfindet. Die Vorschrift orientiert sich an der entsprechenden Regelung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (§ 51 BImSchG) und berücksichtigt entsprechend die Gegebenheiten des Fluglärmschutzes.

Zu Nummer 16 (§ 15 FlugLSG)

Redaktionelle Folgeänderung, um eine durchgehende Nummerierung der Paragraphen zu erreichen.

Zu Nummer 17

Der bisherige § 17 (Berlin-Klausel) entfällt.

Zu Nummer 18 (Anlage zu § 3 FlugLSG)

Die Grenzen der Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie der Nacht-Schutzzonen 1 und 2 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 fest (§ 2 Abs. 2 Satz 2). Die bisher angewandte Methode, die Pegelverläufe von Fluglärmereignissen durch deren Maximal-

pegel und Einwirkdauer zu beschreiben, hat sich bewährt und wird beibehalten. Gleichung 1 dient der Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Tag}$ für den 16-Stunden-Tag von 6.00 bis 22.00 Uhr. Gleichung 2 dient der Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Nacht}$ für die achtstündige Nachtzeit von 22.00 bis 6.00 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.

Zu Artikel 2 (Änderung des Luftverkehrsgesetzes - LuftVG)

Zu Nummer 1 (§ 19a LuftVG)

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 auf alle zivilen Flugplätze gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 des Fluglärmschutzgesetzes 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 Fluglärmsituation am jeweiligen Flugplatz sicher zu stellen.

Zu Nummer 2 (§ 32 Abs. 1 LuftVG)

Das Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit beim Erlass von Rechtsverordnungen nach den Nummern 1, 3 und 18 unterstreicht die Bedeutung, die der Wahrung des Schutzes vor Fluglärm bei den entsprechenden Regelungen zukommt.

Zu Nummer 3 (§ 32a Abs. 1 LuftVG)

Nach § 32a ist beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und beim 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. Das Ziel einer in diesem Sinne ausgewogenen Besetzung des Beratenden Ausschusses wird mit der Neuregelung dadurch erreicht, dass die Benennung der Ausschussmitglieder je zur Hälfte vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erfolgt.

Durch die Änderung wird zudem festgelegt, dass der Beratende Ausschuss um einen Vertreter des für diesen Bereich sachverständigen Umweltbundesamtes erweitert wird. Der Bedeutung der

Umweltverbände und der Verbände, die sich mit Fragen des Lärmschutzes befassen, wird Rechnung getragen, indem Satz 3 des Absatzes 1 festlegt, dass Vertreter dieser Institutionen dem Beratenden Ausschuss angehören. Schon bisher zählt zu diesen Verbänden die Bundesvereinigung gegen Fluglärm. Daher entfällt die ausdrückliche Erwähnung der Bundesvereinigung gegen Fluglärm an dieser Stelle.

Zu Nummer 4 (§ 32b Abs. 1 LuftVG)

Nach § 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 (sogenannte Fluglärmkommission). Der bisherige Anwendungsbereich dieser Vorschrift wird durch die Ergänzung in Absatz 1 Satz 1 („der dem Fluglinienverkehr ange-schlossen ist“) beibehalten.

Die Zusammensetzung der Fluglärmkommissionen wird auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen der EG-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) weiter konkretisiert. Absatz 4 Satz 1 bestimmt nunmehr, dass der Kommission unter anderem Vertreter der Gemeinden angehören sollen, die von einer Strategischen Lärmkarte gemäß Artikel 7 der EG-Umgebungslärmrichtlinie be-rührt werden. Zudem wird festgelegt, dass der Fluglärmkommission Vertreter der Lärmschutz- und Umweltverbände angehören. Zu diesen Verbänden zählt auch die Bundesvereinigung gegen Fluglärm. Daher entfällt auch hier die ausdrückliche Erwähnung der Bundesvereinigung gegen Fluglärm.

Zu Artikel 3 (Änderung der Luftverkehrs-Ordnung)

Nach der bisherigen Rechtslage war das Luftfahrt-Bundesamt ermächtigt, Flugverfahren ein-schließlich der Flugwege, Flughöhen und Meldepunkte durch Rechtsverordnung festzulegen (§ 27a Abs. 2 LuftVO i.V.m. § 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 LuftVG). Durch die Änderung der Luft-verkehrs-Ordnung wird eine stärkere Berücksichtigung der Lärmschutzbelange bei der Festle-gung der Flugstrecken und -verfahren erreicht. Dazu ist festgelegt, dass Rechtsverordnungen, die von grundsätzlicher Bedeutung für die Fluglärm-minderung sind, im Benehmen mit dem Um-weltbundesamt erlassen werden.

Zu Artikel 4 (Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang)

Artikel 4 regelt die Rückkehr zum einheitlichen Verordnungsrang für die durch Artikel 3 dieses Gesetzes geänderten Vorschriften der Luftverkehrs-Ordnung.

Zu Artikel 5 (Fortgeltung von Vorschriften)

Artikel 5 bestimmt, dass die bereits festgesetzten Lärmschutzbereiche nach dem bisherigen Ge-setz zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 bis zur Festlegung von Lärmschutzbereichen nach diesem Artikelgesetz fortgelten. Die Regelung sorgt für die weitere Geltung der Bauverbote und Baubeschränkungen in den bestehenden Lärmschutzbereichen nach dem bisherigen Gesetz und für den lückenlosen Übergang zu den entsprechenden Rechtsfolgen des novellierten Fluglärm-

schutzgesetzes mit der Festsetzung eines neuen Lärmschutzbereichs. Die Regelung ist insbesondere erforderlich, um Baubeschränkungen und Bauverbote im Lärmschutzbereich aufrecht zu erhalten und auch zwischenzeitlich einem weiteren Heranrücken von Wohnbebauung an die Flugplätze entgegen zu wirken.

Zu Artikel 6 (Übergangsvorschrift)

Die Regelung des Artikels 1 Nr. 7 Buchstabe c, wonach die Ausnahme vom Bauverbot des § 5 Abs. 2 des Fluglärmschutzgesetzes für Wohnungen nicht für Grundstücke gilt, auf denen nach Festsetzung eines Lärmschutzbereichs die Errichtung von Wohnungen bauplanungsrechtlich mehr als sieben Jahre zulässig gewesen ist, findet erst nach Ablauf von sieben Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes Anwendung. Die Übergangsregelung ist erforderlich, um dem Vertrauen der Inhaber bestehender Baurechte in die bisherige Rechtslage Rechnung zu tragen. Aufgrund der Übergangsregelung ist gewährleistet, dass auch in dem Fall, in dem bereits ein Lärmschutzbereich aufgrund des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der bis zum Inkrafttreten dieses Artikelgesetzes geltenden Fassung festgesetzt worden ist, eine siebenjährige Frist verstreichen muss, innerhalb derer sich der Rechtsinhaber auf die neue Rechtslage einstellen kann.

Zu Artikel 7 (Neufassung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm)

Artikel 7 regelt die Neubekanntmachung des dort genannten Gesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung.

Zu Artikel 8 (Inkrafttreten)

Artikel 8 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.