

## Wichtige Gesetzesvorhaben

- Fluglärmschutzgesetz
- Gesetz zur Umsetzung der EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie
- Gesetz zur Umsetzung der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie



# Fluglärmgesetzentwurf des BMU (22.6.04)

## Anwendungsbereich

- Verkehrsflughäfen
- Verkehrslandeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr mit mehr ab 25.000 Bewegungen pro Jahr (Ausnahme: Leichtflugzeuge zur Ausbildung)
- milit. Flugplätze mit Strahlflugzeugen
- milit. Flugplätze mit Flugzeugen ab 20 t mit mehr als 25.000 Bew./ Jahr (Ausnahme: Leichtflugzeuge zur Ausbildung)
- Flugplätze mit weniger als 25.000 Bew./ Jahr , wenn der Schutz der Allgemeinheit es erfordert

### **Gesetzentwurf des BMU vom 15.11.2000:**

5.000 Starts je 6 Monate (entspricht ca. 16.600 Bew./ Jahr )  
sowie Luft-/Boden-Schießplätze



# Fluglärmgesetzentwurf des BMU (22.6.04)

## Anwendungsbereich

### **Acht neue Verkehrsflughäfen:**

Braunschweig, Dortmund, Essen-Mülheim (?), Friedrichshafen, Lübeck-Blankensee, Schwerin-Parchim, Siegerland und Westerland/Sylt

### **Acht neue Verkehrslandeplätze:**

Augsburg, Egelsbach, Kassel-Calden, Kiel-Holtenau, Mannheim, Mönchengladbach, Speyer und Zweibrücken

### **wie bisher: 17 Verkehrsflughäfen**

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

### **wie bisher: 21 militärische Flugplätze**



# Fluglärmgesetzentwurf des BMU (22.6.04)

## Index für Lärmbewertung

Entwurf vom 22.6.04:  $L_{eq3}$

altes Fluglärmgesetz:  $L_{eq4}$

Entwurf des BMU vom Okt. 2003:  $L_{DEN}$ ,  $L_{night}$

## Anwendung der 100-100-Regel

„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.“



# Fluglärmgesetzentwurf des BMU (22.6.04)

## Rechtsfolgen in der Schutzzone 1:

- Bauverbote für Wohnungen und schutzbedürftige Einrichtungen
- Anspruch auf Finanzierung von passiven Schallschutz durch Flughafenbetreiber
- Anspruch auf Entschädigung für Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches (nur bei Neubau & wes. baulicher Erweiterung)

## Rechtsfolgen in der Schutzzone 2:

- Bauverbote für schutzbedürftige Einrichtungen
- Bau von Wohnungen nur mit erhöhten Schallschutz (Kosten trägt Bauträger)



# Fluglärmgesetzentwurf des BMU (22.6.04)

## Schutzzonenwerte bestehende zivile Flugplätze

Tag (6-22 Uhr): Zone 1: > **65 dB(A)**, Zone 2: > **60 dB(A)**

Nacht (22-6 Uhr): Zone 1: > **55 dB(A)** sowie max. Innenpegel von  
 $L_{Amax} = 6 \times 57 \text{ dB(A)}$  (= 6 x 72 dB(A) außen)

Zone 2: > **50 dB(A)** sowie max. Innenpegel von  
 $L_{Amax} = 4 \times 55 \text{ dB(A)}$  (= 4 x 70 dB(A) außen)

## Schutzzonenwerte bestehende militärische Flugplätze

Tag (6-22 Uhr): Zone 1: > **68 dB(A)**, Zone 2: > **63 dB(A)**

Nacht (22-6 Uhr): Zone 1: > **55 dB(A)** sowie max. Innenpegel von  
 $L_{Amax} = 6 \times 57 \text{ dB(A)}$  (= 6 x 72 dB(A) außen)

Zone 2: > **50 dB(A)** sowie max. Innenpegel von  
 $L_{Amax} = 4 \times 55 \text{ dB(A)}$  (= 4 x 70 dB(A) außen)



# Fluglärmgesetzentwurf des BMU (22.6.04)

## Neubau oder wesentliche bauliche Erweiterung

Tag (6-22 Uhr): Zone 1: > **60 dB(A)**, Zone 2: > **55 dB(A)**

Nacht (22-6 Uhr): Zone 1: > **50 dB(A)** sowie max. Innenpegel von  
 $L_{Amax} = 6 \times 53 \text{ dB(A)}$  (= 6 x 68 dB(A) außen)

Zone 2: > **45 dB(A)** sowie max. Innenpegel von  
 $L_{Amax} = 4 \times 52 \text{ dB(A)}$  (= 4 x 67 dB(A) außen)

## Gesetzentwurf des BMU vom 15.11.2000:

nur eine Nachtschutzzone: Neubau: 42 dB(A), Bestand: 45 dB(A)

## Definition „wesentliche bauliche Erweiterung“:

Baumaßnahme führt zu Erhöhung der Flugbewegungen um  
**30 %** oder zu einer Erhöhung des Mittelungspegels um **3 dB(A)**



# Fluglärmsgesetzentwurf des BMU (22.6.04)

## zeitliche Streckung bei bestehenden ziv. Flugplätzen

### Tag-Schutzzone 1:

### Nacht-Schutzzone 1:

sofort: über **70 dB(A)**

über **60 dB(A)**

fünf Jahre: bei **69-70 dB(A)**

bei **59-60 dB(A)**

sechs Jahre: bei **68-69 dB(A)**

bei **58-59 dB(A)**

sieben Jahre: bei **67-68 dB(A)**

bei **57-58 dB(A)**

acht Jahre: bei **66-67 dB(A)**

bei **56-57 dB(A)**

neun Jahre: bei **65-66 dB(A)**

bei **55-56 dB(A)**

elf Jahre:

wenn nur Maximalpegel-  
kriterium Zone definiert

**Gesetzentwurf des BMU vom 15.11.2000: keine Streckung**



# Fluglärmsgesetzentwurf des BMU (22.6.04)

## zeitl. Streckung bei Neubau & wesentl. Erweiterung

### Tag-Schutzzone 1:

### Nacht-Schutzzone 1:

sofort: über **65 dB(A)**

über **55 dB(A)**

fünf Jahre: bei **64-65 dB(A)**

bei **54-55 dB(A)**

sechs Jahre: bei **63-64 dB(A)**

bei **53-54 dB(A)**

sieben Jahre: bei **62-63 dB(A)**

bei **52-53 dB(A)**

acht Jahre: bei **61-62 dB(A)**

bei **51-52 dB(A)**

neun Jahre: bei **60-61 dB(A)**

bei **50-51 dB(A)**

elf Jahre:

wenn nur Maximalpegel-  
kriterium Zone definiert

**Gesetzentwurf des BMU vom 15.11.2000: keine Streckung**



# Fluglärmgesetzentwurf des BMU (22.6.04)

## zeitliche Streckung der Entschädigung für Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches (Neu- und Ausbau)

sofort (Inbetriebnahme): über **65 dB(A)**

fünf Jahre: bei **64-65 dB(A)**

sechs Jahre: bei **63-64 dB(A)**

sieben Jahre: bei **62-63 dB(A)**

acht Jahre: bei **61-62 dB(A)**

neun Jahre: bei **60-61 dB(A)**



# Fluglärmgesetzesentwurf des BMU (22.6.04)

## positive weitere Bestandteile

- nach sieben Jahren erlischt entschädigungsfrei Baurecht für Wohnungen in der Schutzzone 1
- Anhörung beteiligter Kreise (darunter auch Umweltverbände) beim Erlass von Rechtsverordnungen (Auskunftspflicht, Berechnungsmethode, Schallschutzanforderungen)
- Pflicht zur Installation von Fluglärmüberwachungsanlagen auch für Verkehrslandeplätze mit Lärmschutzbereich (vorher: nur Flughäfen)
- Pflicht zur Veröffentlichung von Messdaten für alle zivile Flugplätze mit Lärmschutzbereich
- Einvernehmen zw. BMVBW und BMU beim Erlass von bestimmten Rechtsverordnungen (Verhalten der Piloten, Genehmigung von Landeentgelten u.a.)



# Fluglärmgesetzentwurf des BMU (22.6.04)

## positive weitere Bestandteile

- Erweiterung des Beratenden Ausschusses nach § 32 a LuftVG um Vertreter des Umweltbundesamtes u. Vertreter der Umweltverbände
- Erweiterung der Pflicht zur Bildung von Fluglärmkommissionen (allerdings nur zivile Verkehrsflughäfen)
- Luftfahrt-Bundesamt muss Benehmen mit dem Umweltbundesamt herstellen bei Rechtsverordnungen zum Flugverfahren (Flugwege, Flughöhen, Meldepunkte).



# Fluglärmgesetzentwurf des BMU (22.6.04)

## Hauptkritikpunkte

- keine echten Immissionsgrenzwerte
- keine Rechtsgrundlage zum Erlass von Nachtflugverboten oder Nachtflugbeschränkungen
- keine rechtliche Verankerung des Fluglärmschutzbeauftragten
- kaum Erweiterung der Rechte für anerkannte Umwelt- und Lärmschutzverbände
- keine Ausweitung der Beteiligungsrechte für von Fluglärm betroffene Gemeinden
- keine gesetzliche Regelung für den Lärm durch Rollen der Flugzeuge auf dem Gelände bzw. Betrieb von Triebwerksprobelauf-Anlagen
- keine Einführung einer dritten Schutzzone
- keine Lärminderungsanforderungen an Fluglotsen



# Betriebsbeschränkungsrichtlinie

## Ausgewogener Ansatz (Balanced Approach)

- Reduzierung des Fluglärms an der Quelle
- Flächennutzungsplanung im Flughafenumland
- Lärmindernde Betriebsverfahren
- Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen



# Betriebsbeschränkungsrichtlinie

Umsetzung in deutsches Recht umstritten (Frist: 28. Sept. 2003)

## Bundesverkehrsministerium:

- nur Ausschluss von besonders lauten Flugzeugen (Kapitel-3-Grenzwerte um 5 dB oder weniger unterschritten) auf Flugplätzen, die einen Antrag hierzu stellen

## Bundesumweltministerium:

- grundlegende Neuregelung des aktiven Lärmschutzes
- gesetzliche Definition des „ausgewogenen Ansatzes“
- Schaffung von Rechtsgrundlagen für Nachtflugverbote und -beschränkungen (Betriebsbeschränkung kann alle Flugzeuge betreffen)
- Tätigwerden mindestens alle fünf Jahre im Rahmen der Überprüfung von Aktionsplänen zur Lärminderung (EU-Umgebungslärmrichtlinie)



## EU-Umgebungslärmrichtlinie

<p><b>Ballungsräume</b>  <b>&gt; 250.000 Einwohner</b></p> <p><b>Hauptverkehrsstraßen</b>  <b>&gt; 6 Mio. Fahrzeuge/Jahr</b></p> <p><b>Haupteisenbahnstrecken</b>  <b>&gt; 60.000 Züge/Jahr</b></p>	<p><b>Lärmkarten bis</b>  <b>30. Juni 2007</b></p>	<p><b>Aktionspläne bis</b>  <b>18. Juni 2008</b></p>
<p><b>Ballungsräume</b>  <b>&gt; 100.000 Einwohner</b></p> <p><b>Hauptverkehrsstraßen</b>  <b>&gt; 3 Mio. Fahrzeuge/Jahr</b></p> <p><b>Haupteisenbahnstrecken</b>  <b>&gt; 30.000 Züge/Jahr</b></p>	<p><b>Lärmkarten bis</b>  <b>30. Juni 2012</b></p>	<p><b>Aktionspläne bis</b>  <b>18. Juli 2013</b></p>



## EU-Umgebungslärmrichtlinie

- Erstellung von Lärmkarten an allen „Großflughäfen“ mit mehr als 50.000 Bewegungen im Jahr (Berlin-Tegel, Düsseldorf, Frankfurt/Main, Hamburg, Hannover, Köln/Bonn, München, Nürnberg und Stuttgart) bis zum 30. Juni 2007
- Erstellung von Aktionsplänen (Lärminderungsplänen) auf diesen Großflughäfen bis zum 18. Juli 2008
- Berücksichtigung der Lärmindizes  $L_{DEN}$ ,  $L_{night}$
- Alle fünf Jahre Erneuerung des Aktionsplanes
- Anwendung des „ausgewogenen Ansatzes“ bei der Erstellung des Aktionsplanes an Flughäfen (umstritten)



## Umsetzung EU-Umgebungslärmrichtlinie

- Politische Initiativen für die Weiterentwicklung der EU-Umgebungslärmrichtlinie.
- Nationale Immissionsgrenzwerte für bestehende Verkehrswege als Zielwerte für die Maßnahmenplanung
- Schaffung von Finanzierungsinstrumenten zur Unterstützung der Lärminderungsplanung und Maßnahmenumsetzung
- Eingriffsinstrumente zur Sanktionierung von nicht fristgerechten bzw. unzureichend aufgestellten Plänen
- Schaffung einer klaren Definition von „ruhigen Gebieten“
- Wirkungsvolle Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung und Mitwirkung von Umweltverbänden bei der Maßnahmenplanung
- Enge Verzahnung von Lärminderungsplanung und Luftreinhalteplanung mit der Verkehrsentwicklungsplanung

