
Evaluation des FluLärmG 2007

Datum Abgeschickt
09.09.2016 11:47:58
IP-Adresse
88.69.190.206

Teilnehmerangaben

Persönliche Angaben [Organisation]
Bundesvereinigung gegen Fluglärm
Persönliche Angaben [Vorname]
Berthold
Persönliche Angaben [Nachname]
Fuld
Persönliche Angaben [E-Mail-Adresse]
berthold@familie-fuld.de
Persönliche Angaben [Durchwahl]
Geben Sie bitte gegebenenfalls weitere Mitwirkende an. [Vor- und Nachname]
Zahlreiche Hinweise aus dem Mitgliederkreis
Geben Sie bitte gegebenenfalls weitere Mitwirkende an. [Vor- und Nachname]
Geben Sie bitte gegebenenfalls weitere Mitwirkende an. [Vor- und Nachname]
Geben Sie bitte gegebenenfalls weitere Mitwirkende an. [Vor- und Nachname]
Geben Sie bitte gegebenenfalls weitere Mitwirkende an. [Vor- und Nachname]
Geben Sie bitte gegebenenfalls weitere Mitwirkende an. [Vor- und Nachname]
Bitte wählen Sie aus, welche Art von Organisation Sie vertreten.
Interessenverband [A4]
Bitte wählen Sie aus, welche Art von Organisation Sie vertreten. [Sonstiges]
Weitere Einstellungen [Sachstandsfragen zum Vollzug ausblenden]

Erfahrungen mit der Festsetzung der Lärmschutzbereiche (LSB)

Das Verfahren zur Datenerhebung nach der Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD) (gemäß § 2 1. FlugLSV) sieht vor, dass der voraussehbare Flugbetrieb ermittelt wird.

Überspringen Sie Fragen, die Sie nicht beantworten können.

Ist die Art der zu erfassenden Lärmquellen sachgerecht?
Nein [N]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Regelungslücken]
Bei Überlagerung keine Berücksichtigung des Fluglärms, der von benachbarten Flughäfen ausgeht

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Unklare Formulierungen]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Fachliche Gründe]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Aufwand-Nutzen-Relation]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Andere]

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?
Einbeziehung des Fluglärms benachbarter Flughäfen und Flugplätze

Ist die bei der Datenerhebung zu Grunde zu legende Prognose bezüglich des Erhebungszeitraums (die sechs verkehrsreichsten Monate des Prognosejahrs) sachgerecht?
Nein [N]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Regelungslücken]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Unklare Formulierungen]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Fachliche Gründe]
Eine prognosebasierte Festsetzung gibt Raum für Manipulationen, insbesondere bewusstes Kleinrechnen der Belastung durch willkürliche Flugzeugmustersauswahl und Flugstreckenbelegungen. Die Prognostiker verfügen über keine brauchbaren Instrumente, ein prognostiziertes Aufkommen in einen Flugzeugmix umzusetzen; insbesondere werden Flottenbestände und Flugzeugaufträge nicht berücksichtigt. Exemplarisch verweisen wir auf Frankfurt, in dem ein Einsatz von MD-11 für das Jahr 2020 nicht berücksichtigt wurde, obwohl Frachtflugzeuge typischerweise 25 – 30 Jahre im Einsatz sind und Lufthansa Cargo erst 1998-2001 14 neue MD-11 beschafft hat. Auffällig ist auch der oft hohe Anteil von Flugzeugen der Klasse S5.1, obwohl viele ältere Flugzeuge dieser Klasse ausscheiden und kaum mehr diese kleineren Flugzeuge beschafft werden. In manchen Prognosen wird ein Wachstum der Flugbewegungszahl von Flugzeugen der Klasse S6.3 prognostiziert, obwohl Flugzeuge dieser Klasse (ausschließlich A340) gar nicht mehr produziert werden und aufgrund Unwirtschaftlichkeit bei deutschen Fluggesellschaften langsam aus dem Verkehr ausscheiden. Eine Prognose der Verteilung auf Flugstrecken ist kaum möglich; dies wird dazu genutzt, prognostisch die Bewegungen lauter Flugzeuge auf Strecken mit geringer Betroffenenzahl anzunehmen. In einer Prognose werden meist vergessen Vermessungsflüge, Hilfsflüge sowie fallweise Kleinflugzeuge. Ebenfalls nicht berücksichtigt wird die ILA in Berlin

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Aufwand-Nutzen-Relation]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Andere]

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?
Zu erwägen ist, statt aus einer Prognose die Datengrundlage aus dem Istzustand zu ermitteln und das zu erwartende Wachstum mit einem Zuschlag von + 2 dB zu berücksichtigen. Bei Ausbauten könnte man Unsicherheiten der Bahn- und Flugstreckennutzung mit einem weiteren Zuschlag von + 2 dB berücksichtigen.

Ist die bei der Datenerhebung und LSB-Berechnung zu beachtende Regelung zur Berücksichtigung der Streuung der Nutzungsanteile einzelner Bahnbetriebsrichtungen (sogenannte Sigma-Regelung) sachgerecht?
Nein [N]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Regelungslücken]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Unklare Formulierungen]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Fachliche Gründe]

Erhebliche Schwierigkeiten treten vor allem an Ausbauflyghäfen mit mehreren Bahnen auf. Flughäfen versuchen oft, Verlagerungen auf andere Bahnen wegen Bauarbeiten auszublenken. Allfällige Schwankungen zwischen den Bahnen (bei mehreren parallelen Bahnen) werden ausgeblendet; in Frankfurt nahm man bei den Starts ein festes Verhältnis Parallelbahnen/Startbahn West an, obwohl es auch hier eine windabhängige Variation der Nutzungsanteile gibt. Bei Ausbauten hat man in allen uns bekannten Fällen eine Abschätzung nach der Windrichtungsverteilung vorgenommen und dabei die Streuung zwischen Bahnen bei gleicher Windrichtung nicht berücksichtigt. Verkannt wurde dabei, dass die Nutzung der Startbahn West in Frankfurt windrichtungs- und windstärkeabhängig ist. In der Berechnung taucht die Größe Gamma auf, die für den mittleren Nutzungsanteil einer Bahnbetriebsrichtung steht. Diese Größe lässt sich aus den Eingabedaten des Datenerfassungssystems berechnen. In der Beschreibung der QSI-Dateien ist allerdings die Eingabe des Wertes Gamma vorgesehen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass diese redundante Eingabemöglichkeit durch Eingabe eines falschen Gammawerts zur Manipulation der Ergebnisse genutzt wird. Die Bezugnahme auf die 6 verkehrsreichsten Monate des Flughafens führt nicht in allen Fällen zu zufriedenstellenden Lärmschutz. So treten Fälle auf, bei denen einzelne Bahnen in den verkehrsschwachen Monaten verstärkt genutzt wird und daher örtlich an einzelnen Punkten die Belastung in den verkehrsschwachen Monaten höher ist als in den verkehrsstarken. Bei Ausbauflyghäfen wurde für die Schätzung der Betriebsrichtungsverteilung in keinem Fall auf die Daten vergleichbarer Flughäfen zurückgegriffen, sondern stets auf die Windrichtungsverteilung. Dabei wurde u.a. verkannt, dass es in Frankfurt eine windabhängige Streuung der Nutzung der Startbahn West gibt.

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Aufwand-Nutzen-Relation]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Andere]

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?

Grundsätzlich ist die Anwendung der 100:100-Regel vor allem nachts sachgerecht, da Menschen nicht nur in einigen Nächten und an einigen Tagen, sondern in jeder Nacht und an jedem Tag Anspruch auf Schutz der Nachtruhe bzw. der Kommunikation haben. Dies gilt gleichermaßen für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche wie für den Schallschutz.

Bei gekreuzten Bahnen gibt es typischerweise deutliche Schwankungen der Bahnnutzung. Eine hierfür modifizierte Definition der 100/100-Regel könnte sein, dass maßgeblich die Lärmbelastung ist, die an 90 - 95% der Tage nicht überschritten wird.

Hilfsweise könnte man als Alternative zur Sigma-Regel eine Regel anwenden, dass die errechneten Dauerschallpegel mit einem Faktor maximaler wöchentlicher Nutzungsanteil/ mittlerem Nutzungsanteil multipliziert werden.

Sachgerecht wäre es auch, statt der Streuung der Bahnnutzungsanteile die Streuung der Streckennutzungsanteile zu berücksichtigen.

Bei Schätzungen für Ausbauprojekte sollte die Unsicherheit der Schätzung der Bahnnutzung durch einen Zuschlag von 1 dB berücksichtigt werden.

Sind die Regelungen zur Auskunftspflicht und zur Art der bereitzustellenden Daten und Dokumente bei der Datenerhebung sachgerecht?

Nein [N]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Regelungslücken]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Unklare Formulierungen]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Fachliche Gründe]

[Mehrfachauswahl mit Kommentar] Prognosen geben den Flughafengesellschaften zu viel Spielraum, durch eine „getunte“ Datengrundlage Einfluss auf die Festsetzung der Lärmschutzbereiche zu nehmen. Zumindest sollte die Prognose durch eine Darstellung des Istzustands ergänzt werden. Typischerweise fehlen Vermessungsflüge; auch Kleinflugzeug- und Hubschrauberbewegungen werden oft unzureichend dargestellt. Es erfolgt keine amtliche Prüfung der Richtigkeit der vorgelegten Unterlagen.

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Aufwand-Nutzen-Relation]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Andere]

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?

Eine Prognose sollte mit dem Istzustand verglichen werden. Amtliche Prüfung der Unterlagen auf Richtigkeit, z.B. durch das UBA. Darüber hinaus sollten die Berechnungsergebnisse des Istzustands mit Messergebnissen nicht nur der Flughafenbetreiber verglichen werden.

Können die bisher praktizierten und in den nächsten 10 Jahren zu erwartenden An- und Abflugverfahren von der AzD/AzB hinreichend genau abgebildet werden?

Nein [N]

Für welche Verfahren ist das bzw. wird das der Fall sein und warum?

Veränderungen der Flugverfahren sind kaum prognostizierbar. Noch weniger prognostizierbar sind Veränderungen bei der Bahn- und Streckennutzung, insbesondere auch die Entwicklung von Direktfreigaben.

Die Begrenzung auf 25 km ist unzureichend, da z.T. selbst die Lärmschutzzonen weiter reichen. Auch muss der Zwischenanflugbereich sauber beschrieben werden.

Gegenanflüge können nur als Sinkflug modelliert werden; tatsächlich gibt es auch hier oft lange Horizontalflugabschnitte in geringer Höhe, die sich an Kreuzungen mit Abflugstrecken auch auf die Festsetzung des Lärmschutzbereichs auswirken können.

Nicht berücksichtigt werden Steigflugbeschränkungen an Kreuzungen von An- und Abflugstrecken

Das von Lufthansa eingeführte Flachstartverfahren wird aktuell nicht berücksichtigt. Ebenfalls nicht berücksichtigt wird eine Schubminderung beim Start, die zwar zu geringerer Emission führt. Allerdings ist die Zunahme der Lärmimmission durch die dadurch bedingte geringere Flughöhe beim Abflug beim Überflug größer als die Abnahme durch die geringere Emission.

Unschön ist, dass die Eindrehvorgänge mit einer Vielzahl von einzelnen Streckenbeschreibungen modelliert werden müssen.

In sehr vielen Fällen wurden nicht ICAO-konforme Anflugverfahren mit größeren Zwischenanflughöhen als tatsächlich geflogen beschrieben.

Insbesondere in Kurven entspricht die laterale Streuung nicht der Gaußschen Normalverteilung; die Anwendung anderer Verteilungsfunktionen ist zu diskutieren.

Ein übliches Verfahren, die Korridorbreite zu ermitteln, ist die Auswertung von 95% der Flugbewegungen und die Angabe des sich daraus ergebenden 2σ -Werts der lateralen Streuung als Korridorbreite. Nach AzB/AzD ist die Korridorbreite jedoch der 3σ -Wert aller Flugbewegungen; durch dieses Verfahren werden daher zu geringe Korridorbreiten ermittelt.

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?

[Freitext] Es muss eine zumindest jährliche Überprüfung der Festsetzung der Lärmschutzbereiche erfolgen. Bei Neufestsetzungen von Flugverfahren oder Entscheidungen, Flugbewegungen neu auf vorhandene Strecken zu verteilen (z.B. Lärmpausenregelung in Frankfurt!), muss vorher eine Berechnung mit einem geänderten Datenerfassungssystem durchgeführt werden. Sofern sich hieraus eine Notwendigkeit einer Anpassung der Lärmschutzbereiche ergibt, muss zwischen Festsetzung des geänderten Lärmschutzbereichs und geänderte Nutzung ein ausreichender Vorlauf bestehen, die es Betroffenen ermöglicht, für Lärmschutz zu sorgen.

In der AzB sollte ein Verfahren zur Ermittlung der Korridorbreiten beschrieben werden. Darüber hinaus sollte neben der Gauß-Verteilung auch eine schiefe Verteilung vorgesehen werden.

Als Kommentar sollte in die AzB eine Beschreibung des ICAO-Standardverfahrens für Anflüge aufgenommen werden, wonach zunächst auf den Endanflug eingedreht wird und nach einem horizontalen Zwischenanflugsegment in den Endanflug übergegangen wird. In vielen Datenerfassungssystemen wurden inkonsistente Zwischenanflughöhen und Eindrehentfernungen eingetragen; bei Eindrehen in geringer Entfernung vom Flughafen müssen niedrigere Zwischenanflughöhen eingetragen werden. Ebenfalls als Kommentar sollten die Regelungen für den unabhängigen Betrieb mehrerer Start- oder Landebahnen in die AzB/AzD eingearbeitet werden.

Die für die Berechnung des Bodenlärms angesetzte Geschwindigkeit ist deutlich zu hoch; sie berücksichtigt nicht allfällige Stehzeiten mit laufenden Triebwerken. Ausgehend von den Erfahrungen in Frankfurt (Standardwert für die Rollzeiten sind insgesamt 25 Minuten für ca. 6km Strecke) ist der Ansatz einer Rollgeschwindigkeit von 4 m/s sachgerecht.

Es sollte eine Klarstellung erfolgen, dass für Durchstartvorgänge das Platzrundenmodell anzuwenden ist.

Können die bisher verkehrenden und in den nächsten 10 Jahren zu erwartenden Luftfahrzeugtypen von der AzD/AzB hinreichend genau abgebildet werden?

Nein [N]

Für welche Luftfahrzeugtypen ist das bzw. wird das der Fall sein und warum?

Es fehlt im Modell der AzB eine geschwindigkeitsabhängige Komponente. Ebenfalls berücksichtigt die AzB für die meisten Flugzeugmuster keine unterschiedlichen Steigprofile.

Bei der Emission im Zwischenanflug wird von Leerlauf und Geschwindigkeitsreduzierung ausgegangen; tatsächlich ist die Emission bei längeren Zwischenanflugstrecken, die mit konstanter Geschwindigkeit befliegen werden, höher.

Die Klasse S6.1 ist mittlerweile geprägt von Langstreckenmaschinen mit einem deutlich flacheren Steigprofil als das Profil der AzB. Die in die in AzB aufgenommene Regelung, wonach andere Profile angewandt werden können, wenn auf einer Strecke 75% aller Flüge eines Luftfahrzeugmusters deutlich vom Standardprofil abweichen, wurde nach unserer Kenntnis nie angewandt, die Übereinstimmung von Standardprofil und tatsächlich geflogenem Profil nie geprüft.

Keine sachgerechten Modelle gibt es für An-124, An-12, An-26, A400 und CV-22
Eine Gruppierung nach Alter ist nicht sachgerecht

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?

Statt Verwendung von Standardprofilen Nutzung von streckenabhängigen Profilen (je Luftfahrzeugklasse) und Berücksichtigung der Flughöhenstreuung.

Bei Zwischenanflugstrecken über 5 km sowie bei Horizontalflug im Gegenanflug sollte das Platzrundenmodell zur Anwendung kommen.

Grundsätzlich ist eine möglichst genaue Differenzierung der Flugzeugmuster sinnvoll. Die Datengrundlagen hierfür sind vorhanden.

Die Klasse S6.1 umfasst Flugzeuge von 120 – 350 t; man sollte sie aufteilen

Aufgrund der zahlenmäßig großen Bedeutung sollte die Klasse S5.2 differenziert werden.

Für die o.g. Luftfahrzeugmuster sind Modelle zu definieren

Für alle Luftfahrzeugmuster sind die Kennwerte neu zu validieren. Dies gilt insbesondere auch für den Umkehrschub, Rollvorgänge und APU-Betrieb.

Ist die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB, § 5 Abs. 2 der 1. Flug-LSV) sachgerecht?

Nein [N]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Regelungslücken]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Unklare Formulierungen]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Fachliche Gründe]

Die Daten eines Datenerfassungssystems beschreiben den Flugverkehr an einem Flughafen nur unzureichend. Eine Begrenzung auf 25 km vom Flughafenbezugspunkt genügt nicht. Der Zwischenanflug muss genau beschrieben werden; auch Gegenanflüge müssen vor allem an Kreuzungspunkten mit Abflugstrecken modelliert werden. Bei Rückgriff auf Istdaten ist auf jeden Fall eine Auswertung der Radardaten sachgerecht

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Aufwand-Nutzen-Relation]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Andere]

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?

Auswertung der Radardaten für jeden Flug. Hilfsweise ist es geboten, auch die Streuung der Flughöhen zu berücksichtigen.

Werden die gem. FluLärmG ermittelten Datenerfassungssysteme in dieser oder angepasster Form noch für andere Fluglärmrechnungen genutzt?

Ja [Y]

Inwiefern werden die Daten oder Berechnungselemente für die weiteren Berechnungen modifiziert?

Für Lärmkartierung nach Umgebungslärmrichtlinie; Erweiterung um Flugverkehr in den Randstunden (für Lden)

Die folgenden Fragen beziehen sich auf die Festsetzung der Lärmschutzbereiche (LSB).

Ist der Anwendungsbereich zur Festsetzung der LSB, § 4 Abs. 1, Abs. 4 FluLärmG, sachgerecht?

Nein [N]

Welchen Anwendungsbereich fänden Sie angemessen?

Langfristig muss angestrebt werden, dass außerhalb des Flughafengeländes die Grenzwerte nicht überschritten werden.

Der Ausschluss von Ausbildungsflügen ist nicht angemessen

Es muss klargestellt werden, dass bei Flughäfen, die sowohl Militär- wie auch Zivilflughäfen sind, die Grenzwerte für zivile Flughäfen gelten (Rostock-Laage)

Flughäfen für militärische Transportflüge (insbesondere Ramstein) sollten den zivilen Flughäfen gleichgestellt werden, sofern man nicht gleiche Grenzwerte für Zivil- und Militärflughäfen vorsieht

Ausgehend vom Grundsatz, dass eine unzumutbare Lärmbelastung nur bei vorhandenem Schutz zulässig sein kann, ist eine Einbeziehung auch von Flughäfen geboten, die geschlossen werden sollen. Gerade die Berliner Erfahrung zeigt, dass man sich bezüglich des Zeitpunkts einer Schließung deutlich irren kann.

Ist die Regelung zur Überprüfung von Lärmschutzbereichen (2 dB-Veränderungsklausel, § 5 der 1. FlugLSV) sachgerecht?

Nein [N]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Regelungslücken]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Unklare Formulierungen]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Fachliche Gründe]

2 dB Veränderung ist nicht sachgerecht; ein Schutzanspruch muss bereits bei einer geringfügigen Überschreitung der Grenzwerte gegeben sein. 2 dB entspricht einer Zunahme um 58%! Eine Zunahme der Spitzenpegel um 2 dB mag vielleicht wenig wahrnehmbar sein; die 2 dB Steigerung kann aber auch durch eine Steigerung der Flugbewegungszahl um 58% eintreten. Und eine solche Zunahme der Flugbewegungszahl wird deutlich wahrgenommen. Diese Regelung führt zu einer Benachteiligung von Betroffenen, die nach der Festsetzung eines Lärmschutzbereichs durch geänderte Flugstrecken oder Flugstreckennutzungen neu betroffen werden. Es wird im Regelfall gar nicht geprüft, ob eine Veränderung im Betrieb eines Flughafens überhaupt zu einer veränderten Lärmbelastung führt. Es ist unklar, ob eine geänderte Streckennutzung eine Änderung im Betrieb eines Flughafens ist

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Aufwand-Nutzen-Relation]

Welche Schwierigkeiten sind Ihnen aus der Praxis bekannt? [Andere]

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?

Eine Neufestsetzung sollte bereits bei Erreichen der Grenzwerte erfolgen. Eine unzumutbare Lärmbelastung ohne Schutz ist grundsätzlich unzulässig. Zumindest in der Nacht sollte das Überschreiten der Grenzwerte außerhalb der Lärmschutzbereiche Betriebsbeschränkungen auslösen, am Tag einen Anspruch auf eine angemessene Lärmrente (uim vierstelligen Bererich pro Betroffenen und Jahr)

Eine jährliche Überprüfung ist geboten. Dabei muss mit Sigma-Zuschlag gerechnet werden. Wir verweisen darauf, dass mit dem Sigma-Zuschlag nicht sichergestellt werden soll, dass die Grenzwerte durch eine ungewöhnliche Betriebsrichtungsverteilung nicht überschritten werden, sondern dass er ein Kompromiss für selten Betroffene zwischen dem energieäquivalenten Dauerwschallpegel und der Anwendung der 100:100-Regel ist. Hierfür sollte auch ein Vergleich der gerechneten mit gemessenen Werten erfolgen. Für die Messstellen der Flughäfen müssen die errechneten Lärmwerte veröffentlicht werden; aus Vergleichsgründen die Werte ohne Sigma-Zuschlag.

Flugstreckennutzungen sollten verbindlich festgelegt werden

Bei Flughafenneu- und ausbauten, Flugverfahrensänderungen und Änderungen der Streckennutzung ist sicherzustellen, dass vor Beginn der Nutzung gebotener Schallschutz realisiert sein kann. Es sollte ins Regelwerk für die Erarbeitung von LuftDVOs die Verpflichtung zur Lärmberechnung und ggf. Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche aufgenommen werden

Umsetzung der LSB [Wie viele LSB in Ihrem Zuständigkeitsbereich sind fristgemäß festgesetzt worden?]

Umsetzung der LSB [Wie viele nicht?]

Wurde in Ihrem Zuständigkeitsbereich ein LSB nach § 4 Abs. 8 FluLärmG festgesetzt bzw. ist geplant, dies zu tun?

Ist zu erwarten, dass Sie Lärmschutzbereiche gemäß § 4 Abs. 5 FluLärmG, § 5 der 1. FlugLSV (neu) festsetzen müssen?

Schätzen Sie bitte den Aufwand (Personal- und Sachkosten) ein... [...den Sie für die Vorbereitung und Ermittlung der Datengrundlagen für die Fluglärmberechnung ansetzen.]

Schätzen Sie bitte den Aufwand (Personal- und Sachkosten) ein... [...den Sie für die Berechnung selbst ansetzen.]

Wenn aus Ihrer Sicht noch Themen offen geblieben sind, nutzen Sie bitte hier die Möglichkeit für weitere Rückmeldungen.

Die Frist zur Festsetzung von Lärmschutzbereichen wurde in vielen Fällen nicht eingehalten; auch wurden Lärmschutzbereiche nicht zeitnah zu Planfeststellungsbeschlüssen festgesetzt. Hier sollten Sanktionsregelungen getroffen werden (Ersatzvornahme durch Bund; Lärmrenten).Es wird weitgehend verkannt, dass schon aus verfassungsrechtlichen Gründen sichergestellt werden muss, dass Schutz bei Eintreten der Belastung vorhanden sein muss.

Zumindest sollten Betroffene keine Nachteile erleiden, wenn gesetzliche Fristen von Behörden nicht eingehalten werden. Aktuell gilt die 6-Jahres-Frist nach §9 FluLärmG auch bei verspäteter Festsetzung

Fragen zur 2. FlugLSV

Die folgenden Fragen aktualisieren und ergänzen die im Rahmen der Evaluation der 2. FlugLSV bereits gewonnenen Erkenntnisse, siehe dazu <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/evaluation-der-2-fluglaermschutzverordnung>.

Überspringen Sie Fragen, die Sie nicht beantworten können.

Fragen 1–8 sollen pro Flughafenstandort beantwortet werden. Geben Sie hierzu bitte die Anzahl der Flughafenstandorte in Ihrem Zuständigkeitsbereich ein.

1

Benennen Sie bitte die Standorte. [Standort 1]

Zusammenfassung von Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis

Benennen Sie bitte die Standorte. [Standort 2]

Benennen Sie bitte die Standorte. [Standort 3]

Benennen Sie bitte die Standorte. [Standort 4]

Benennen Sie bitte die Standorte. [Standort 5]

Benennen Sie bitte die Standorte. [Standort 6]

Benennen Sie bitte die Standorte. [Standort 7]

Benennen Sie bitte die Standorte. [Standort 8]

Fragen zur 2. FlugLSV: Standortbezogene Angaben

Die Fragen in diesem Block werden für jeden der zuvor angegebenen 1 Standorte getrennt gestellt.

Falls bei Ihnen bisher kein LSB festgesetzt wurde: Existieren Abschätzungen über die Anzahl der potentiellen Anspruchsberechtigten und/oder über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten der Erstattungsbeträge? [Zusammenfassung von Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis]

Falls bei Ihnen bisher kein LSB festgesetzt wurde: Existieren Abschätzungen über die Anzahl der potentiellen Anspruchsberechtigten und/oder über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten der Erstattungsbeträge? []

Falls bei Ihnen bisher kein LSB festgesetzt wurde: Existieren Abschätzungen über die Anzahl der potentiellen Anspruchsberechtigten und/oder über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten der Erstattungsbeträge? []

Falls bei Ihnen bisher kein LSB festgesetzt wurde: Existieren Abschätzungen über die Anzahl der potentiellen Anspruchsberechtigten und/oder über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten der Erstattungsbeträge? []

Falls bei Ihnen bisher kein LSB festgesetzt wurde: Existieren Abschätzungen über die Anzahl der potentiellen Anspruchsberechtigten und/oder über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten der Erstattungsbeträge? []

Falls bei Ihnen bisher kein LSB festgesetzt wurde: Existieren Abschätzungen über die Anzahl der potentiellen Anspruchsberechtigten und/oder über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten der Erstattungsbeträge? []

Falls bei Ihnen bisher kein LSB festgesetzt wurde: Existieren Abschätzungen über die Anzahl der potentiellen Anspruchsberechtigten und/oder über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten der Erstattungsbeträge? []

Falls bei Ihnen bisher kein LSB festgesetzt wurde: Existieren Abschätzungen über die Anzahl der potentiellen Anspruchsberechtigten und/oder über die Höhe der voraussichtlich anfallenden Kosten der Erstattungsbeträge? []

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Zusammenfassung von Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis][Tag-Schutzzone 1]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [Zusammenfassung von Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis][Nacht-Schutzzone]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [[Tag-Schutzzone 1]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [[Nacht-Schutzzone]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [[Tag-Schutzzone 1]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [[Nacht-Schutzzone]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [[Tag-Schutzzone 1]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [[Nacht-Schutzzone]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [[Tag-Schutzzone 1]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [[Nacht-Schutzzone]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [[Tag-Schutzzone 1]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [[Nacht-Schutzzone]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [[Tag-Schutzzone 1]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [[Nacht-Schutzzone]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [[Tag-Schutzzone 1]

Falls LSB festgesetzt wurden: Wie viele Anspruchsberechtigte für Erstattungen von Aufwendungen für baulichen Schallschutz wurden ermittelt (Tag-Schutzzone 1, Nacht-Schutzzone)? [[Nacht-Schutzzone]

Wie viele Anträge sind bislang gestellt worden? [Zusammenfassung von Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis]

Wie viele Anträge sind bislang gestellt worden? []

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen: Wie viele Anträge erwarten Sie noch? [Zusammenfassung von Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis]

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen: Wie viele Anträge erwarten Sie noch? []

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen: Wie viele Anträge erwarten Sie noch? []

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen: Wie viele Anträge erwarten Sie noch? []

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen: Wie viele Anträge erwarten Sie noch? []

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen: Wie viele Anträge erwarten Sie noch? []

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen: Wie viele Anträge erwarten Sie noch? []

Aufgrund der bisherigen Erfahrungen: Wie viele Anträge erwarten Sie noch? []

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Bewilligte Anträge Zusammenfassung von Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Abgelehnte Anträge Zusammenfassung von Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Von Betroffenen zurückgezogene Anträge Zusammenfassung von Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis]

1

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Bewilligte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Abgelehnte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Von Betroffenen zurückgezogene Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Bewilligte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Abgelehnte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Von Betroffenen zurückgezogene Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Bewilligte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Abgelehnte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Von Betroffenen zurückgezogene Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Bewilligte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Abgelehnte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Von Betroffenen zurückgezogene Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Bewilligte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Abgelehnte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Von Betroffenen zurückgezogene Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Bewilligte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Abgelehnte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Von Betroffenen zurückgezogene Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Bewilligte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Abgelehnte Anträge]

Wie viele Anträge auf Erstattung sind bislang abgeschlossen und abgewickelt worden? [Von Betroffenen zurückgezogene Anträge]

Aus welchen Gründen ziehen Betroffenen Anträge zurück? [Zusammenfassung von Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis]
Komplizierte und aufwendige Bearbeitung, kostenträchtige Nachweispflichten (Bebauungsplan, Grundbuch, Baugenehmigung)

Aus welchen Gründen ziehen Betroffenen Anträge zurück? []

Aus welchen Gründen ziehen Betroffenen Anträge zurück? []

Wie hoch ist die Summe der Erstattungsbeträge, die bisher geleistet wurden (in Euro)? [Zusammenfassung von Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis]

Wie hoch ist die Summe der Erstattungsbeträge, die bisher geleistet wurden (in Euro)? []

Wie hoch ist die Summe der Erstattungsbeträge, die bisher geleistet wurden (in Euro)? []

Wie hoch ist die Summe der Erstattungsbeträge, die bisher geleistet wurden (in Euro)? []

Wie hoch ist die Summe der Erstattungsbeträge, die bisher geleistet wurden (in Euro)? []

Wie hoch ist die Summe der Erstattungsbeträge, die bisher geleistet wurden (in Euro)? []

Wie hoch ist die Summe der Erstattungsbeträge, die bisher geleistet wurden (in Euro)? []

Wie hoch ist die Summe der Erstattungsbeträge, die bisher geleistet wurden (in Euro)? []

Welche Summe erwarten Sie noch (in Euro)? [Zusammenfassung von Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis]

Welche Summe erwarten Sie noch (in Euro)? []

Welche Summe erwarten Sie noch (in Euro)? []

Existieren weitergehende Regelungen für die Erstattung von baulichem Schallschutz (aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen oder Ähnlichem)? [Zusammenfassung von Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis]
ja [Y]

Existieren weitergehende Regelungen für die Erstattung von baulichem Schallschutz (aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen oder Ähnlichem)? []

Existieren weitergehende Regelungen für die Erstattung von baulichem Schallschutz (aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen oder Ähnlichem)? []

Existieren weitergehende Regelungen für die Erstattung von baulichem Schallschutz (aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen oder Ähnlichem)? []

Existieren weitergehende Regelungen für die Erstattung von baulichem Schallschutz (aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen oder Ähnlichem)? []

Existieren weitergehende Regelungen für die Erstattung von baulichem Schallschutz (aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen oder Ähnlichem)? []

Existieren weitergehende Regelungen für die Erstattung von baulichem Schallschutz (aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen oder Ähnlichem)? []

Existieren weitergehende Regelungen für die Erstattung von baulichem Schallschutz (aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen oder Ähnlichem)? []

Bitte benennen Sie diese Regelungen für Zusammenfassung von Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis. Nach welchen Berechnungsverfahren und Abgrenzungsgrößen wird der Kreis der Anspruchsberechtigten ermittelt?
Weitergehende Regelungen werden oft (z.B. am Flughafen Hahn) so (fehl-)interpretiert, dass bisher festgesetzte Lärmschutzbereiche Bestand haben, nicht aber, dass Lärmschutzbereiche nach den bisherigen weitergehenden Regeln (und der aktuellen Prognose) neu festgesetzt werden müssen.

Fragen zur 2. FlugLSV: Allgemeine Angaben

Nur sinnvoll zu bearbeiten mit Kenntnis von <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/evaluation-der-2-fluglaermschutzverordnung>

Treffen die in der Studie zur Evaluation der 2. FlugLSV identifizierten Probleme (S. 71-75 im Text) zu?
Nein [N]

Welche Punkte sehen Sie anders bzw. welche weiteren Probleme haben Sie identifiziert?
Es ist eine Zumutung, von den Antragstellern die Vorlage von Bauunterlagen zu fordern, über die sie nicht in allen Fällen verfügen. Diese sollten von den Baubehörden der entscheidenden Stelle zur Verfügung gestellt werden. Der bürokratische Aufwand für die Betroffenen ist viel zu groß.
Es fehlt an Transparenz; die Berechnungsunterlagen werden Betroffenen nicht regelmäßig zur Verfügung gestellt.
Aus Berlin ist bekannt, dass der Schutz niedriger Wohnräume genauso verweigert wird wie der Schutz von als Wohnraum genutzten Wintergärten. Es handelt sich hierbei allerdings nicht um Verfahren nach der 2. FlugLSV

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Die Einschränkung des Begriffs Schlafräum nach § 2 Nr. 1 der 2. FlugLSV sollte zukünftig entfallen, um zukünftig auch Gästezimmer und Einraumappartements als Schlafräume einstufen zu können (Empfehlung 1).]
ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Es wird eine Klarstellung zum Einbau von Belüftungseinrichtungen bei Räumen für eine größere Zahl von Personen vorgenommen (Empfehlung 2a) und ...]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [... es wird eine Konkretisierung der Anzahl in Relation zur Raumgröße ermittelt (Empfehlung 2b)]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Nach § 5 Abs. 6 der 2. FlugLSV soll bei der Entscheidung über einen Erstattungsantrag die tatsächliche oder zu erwartende Raumnutzung maßgeblich sein. Im Interesse eines wirksamen Schutzes wird auf die zu erwartende Raumnutzung abgestellt, wenn objektive Anhaltspunkte dafür sprechen (Empfehlung 3).]

nein [N]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Es wird ein bundesweiter Bauteilkatalog zur 2. FlugLSV aufgestellt, der die typischen aktuellen Bauweisen und Bauteile mit den dazugehörigen Bauschalldämm-Maßen dokumentiert (Empfehlung 4).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Der 8 dB Abschlag nach § 5 Abs. 3 der 2. FlugLSV wird in der Praxis unterschiedlich interpretiert und angewandt. Der Wortlaut des § 5 Abs. 3 der 2. FlugLSV spricht dafür, diese Vorschrift allein als Ausschlussbestand zu verstehen (Empfehlung 5a).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Der Ausschluss soll nur dann eingreifen, wenn es in der Vergangenheit tatsächlich bereits einmal zur Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz gekommen ist (Empfehlung 5b).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Es erfolgt eine Klarstellung, dass der Errichtung baulicher Anlagen im Sinne von § 6 FluLärmG und § 3 Abs. 1 der 2. FlugLSV die Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen gleichsteht (Empfehlung 6).]

nein [N]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Die bisherige Abstufung der erforderlichen Schalldämm-Maße in 5 dB Stufen ist zu verfeinern, z. B. in 1 dB Stufen (Empfehlung 7).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Der bislang berücksichtigte Stand der Schallschutztechnik ist zu erweitern und die Anknüpfungspunkte zur DIN 4109 (1989) sind zu prüfen (Empfehlung 8).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Es wird wissenschaftlich untersucht, ob eine Berücksichtigung der Bauteilalterung sinnvoll möglich ist (Empfehlung 9).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Die Maßstäbe des Schallschutzniveaus zur Nachrüstung des Baubestands und zur Einhaltung der Anforderungen beim Neubau werden harmonisiert, d.h. die bisherigen Abschläge von 3 dB bzw. 8 dB werden gestrichen (Empfehlung 10).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Das Schutzniveau des nachträglichen baulichen Schallschutzes wird anhand einer Irrelevanzschwelle flexibilisiert, um die Anwendungspraxis zu vereinfachen (Empfehlung 11).]

nein [N]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Es ist ein Überprüfung und Verbesserung der bisherigen Höchstkostengrenze notwendig. Einerseits ist eine Erhöhung anzustreben, die allein Fälle ausschließt, in denen die baulichen Schallschutzmaßnahmen einer umfassenden Gebäudesanierung gleichkämen (Empfehlung 12a).]

nein [N]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [... Andererseits ist die Bestimmung nach § 4 WoFIV für Wohnflächen unterhalb von Dachschrägen auszunehmen (Empfehlung 12b).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Falls Empfehlung 10 nicht umgesetzt wird, erfolgt hilfsweise eine Anpassung der Regelung nach § 5 Abs. 3 der 2. FlugLSV nur noch für Fälle, in denen tatsächlich Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet worden sind (Empfehlung 13).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Der Verzicht auf den Einbau eines schallgedämmten Lüfters durch den Eigentümer ist ohne die Einschränkung des Verlusts der Aufwendungen zum baulichen Schallschutz möglich (Empfehlung 14).]

nein [N]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Es wird planerisch eine Kopplung von Schall- und Wärmeschutzmaßnahmen vorgenommen, die in der Ausführungsplanung als integrierte Lösung Berücksichtigung findet (Empfehlung 15).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Die Auswahl der für erstattungsfähige Lüfter betroffenen Räume wird (im Abgleich mit der 24. BImSchV) vereinheitlicht, z.B. für Räume mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen (Kamine) (Empfehlung 16).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Es wird parallel zur Durchführung der baulichen Schallschutzmaßnahmen eine obligatorische (nicht-akustische) Qualitätssicherung vorgesehen, die die erforderliche Wirksamkeit im eingebauten Zustand sicherstellt (Empfehlung 17a).]

ja [Y]

Stimmen Sie den Verbesserungsvorschlägen der Studie (S. 75-89 im Text) zu? [Außerdem wird im Nachgang eine Wartung und Überprüfung der baulichen Schallschutzmaßnahmen vorgenommen, um eine nachhaltige Wirksamkeit zu gewährleisten (Empfehlung 17b).]

ja [Y]

Welche Vorschläge sehen Sie anders bzw. welche weiteren Vorschläge würden Sie unterbreiten?

Zunächst ist festzuhalten, dass die VDI 2719 von 1987 klare und eindeutige Schutzmaßstäbe für das Rauminnere bei Verkehrslärm enthält. Diese sind gegliedert nach Dauerschallpegeln und Maximalpegeln.

Beim passiven Schallschutz sind auf jeden Fall die C_{tr} Werte zu berücksichtigen, die bereits in England und Schweden in der konkreten Baupraxis angewandt werden.

Verkannt wurde, dass in Einzelfällen das Nachtschutzziel NAT 6*53 dB(A) bzw. 6*57 dB(A) innen nicht erreicht wird. Bei Bestandsimmobilien besteht in vielen Fällen (abgesehen von Schlafräumlüftern) überhaupt kein Schutzanspruch; das tatsächliche Bauschalldämmmaß vieler Bestandsgebäude liegt typisch im Bereich von 35-38 dB. In der Tagschutzzone 2 bei Neu- und Ausbauf Flughäfen (55 dB(A)-60 dB(A)) liegt der Wert mit 30 dB genauso hoch wie die Minimalanforderung in ruhigen Gebieten; damit wird die Absicht des Gesetzgebers, dass in fluglärmbeeinträchtigten Gebieten nur Gebäude mit verstärktem Schallschutz errichtet werden, unterlaufen.

Die Schutzziele müssen deutlich verbessert werden. NAT-Werten mangelt es an Plausibilität; wenige Pegel erheblich über der Schwelle gelten genauso als unkritisch wie sehr viele Pegel knapp unter der Schwelle. Sinnvoll ist daher der Übergang zu einer stetigen Funktion, bei der jedes Ereignis mit einem bestimmten Gewicht bewertet wird, i.e. Aufweckreaktionen. Von einem guten Schallschutz kann man erst sprechen, wenn Aufweckreaktionen vermieden werden. In der bekannten DLR-Studie wurde eine Aufweckschwelle bei einem Maximalpegel von 33 dB(A) ermittelt; dieser Wert sollte idealerweise nicht überschritten werden.

Aus den Werten der Tab. 6.1 des Gutachtens G12.1 des Planfeststellungsverfahrens für den Ausbau des Flughafens Frankfurt kann man einen gerade noch tolerablen Wert für Aufweckreaktionen für alle NAT-Wert mit einem Maximalwert über 45 dB(A) von ca. 0,45 errechnen, bei 23 * 40 dB liegt der Wert bei ca. 0,3. Das derzeitige Schutzziel 6*53 dB(A) korrespondiert mit 0,25 Aufweckreaktionen. Noch niedriger werden die akzeptablen Werte, wenn man an die Erkenntnis aus der Norah-Studie anknüpft, dass bereits bei einem nächtlichen Dauerschallpegel unter 40 dB(A) und 6 Einzelereignissen über 50 dB(A) außen das Risiko von Schlaganfall und Schlaganfall signifikant erhöht ist. 6 * 50 dB(A) außen – bei gekipptem Fenster 6*35 dB(A) innen – korrespondiert mit einer Aufweckwahrscheinlichkeit von 0,02. Selbst bei um 5 dB höheren Einzelpegeln liegt die Aufweckwahrscheinlichkeit bei gerade einmal 0,08.

Beim Tag ist der Schutz vor Kommunikationsstörungen geboten; hierzu müsste mansicherzustellen, dass ein Maximalpegel von ca. 40 dB(A) nicht überschritten wird. Bei Schulen und Kindergärten ist die Problematik der Kommunikationsstörungen noch bedeutsamer, niedrigere Werte(ca. 35 dB(A)) gelten

Bei der vorgeschlagenen Abstufung in 1 dB-Schritten führt bereits eine geringfügige Steigerung zu einer erforderlichen Nachbesserung des Schallschutzes. Es ist sinnvoll, bei der Realisierung von Schallschutz als Puffer einen um 2 dB besseren Schallschutz vorzusehen und nachzurüsten, wenn durch eine gestiegene Lärmbelastung dieser Puffer ausgenutzt wurde.

Einen Verzicht auf Schallschutzmaßnahmen bei nur geringfügiger Verbesserung ist nicht sinnvoll; die Durchführung von Schallschutzmaßnahmen hat auch eine Befriedigungsfunktion- Sinnvoll ist eine Mindestverbesserung (z.B. 5 dB) , auch wenn dadurch ein Begünstigter einen „überdimensionierten“ Schutz erhält.

Belüftung von Schlafräumen ist geboten. Dabei muss auch eine Entlüftung vorgesehen werden; wir verweisen ausdrücklich auf das Urteil des OVG Berlin-Brandenburg vom 03.05.2016 - 6 A 31.14. Dieses Urteil ist für Schallschutz nach 2.FlugLSV genauso relevant wie für Schallschutz am BER und sollte durch einen Verwaltungshinweis des BMU sofort umgesetzt werden, . Lüftungssysteme sollten in den Schlafräumen möglichst geräuscharm sein; neben Schlafräumlüfter sollte man daher auch Fensterschließsysteme (für Flughäfen ohne Belastung in der Kernnacht) und wohnungszentrale Systeme mit Abluftlüftern in Feuchträumen fördern. Energieeinsparungsbelange sollten berücksichtigt werden. Anlagen mit Wärmerückgewinnung sollten gefördert werden, zumindest feuchtigkeitsgeregelt Systeme. Für den Stromverbrauch der Lüftung sollten Betroffene einen Ausgleich erhalten.

Tagsüber sind Lüftungseinrichtungen nicht nur in Schul- und Kindergartenräumen erforderlich. Bei der Berechnung von Innenpegeln müssen allfällige Fensteröffnungszeiten zur Lüftung berücksichtigt werden.

Einer Lösung bedarf das Problem einer Umnutzung von Wohnräumen, z.B. Umwandlung eines Arbeitszimmers in ein Kinderzimmer nach Geburt eines Kindes. Dabei darf man nicht auf die Bedürfnisse des aktuellen Wohnungsnutzers abstellen. Die Möglichkeit nachträglichen Schallschutzes muss vielmehr zeitlich unbegrenzt bestehen. Für die Flughäfen ist es wirtschaftlicher, ggf. nachzurüsten, als schon vorab nur jede denkbare Wohnungsnutzung zu berücksichtigen.

Eine Höchstgrenze ist mit dem Grundrecht auf Schutz des Eigentums, aber auch der körperlichen Unversehrtheit nicht vereinbar. Es kann Betroffenen nicht zugemutet werden, ungesunde Wohnverhältnisse hinzunehmen, weil sie sich angemessenen

Schallschutz nicht leisten können. Die Grenze ist erst erreicht, wenn die Kosten eines Neubaus niedriger wären als die Kosten gebotener Schallschutzmaßnahmen. Bei denkmalgeschützten Bauwerken darf es keine Höchstgrenze geben.

Wenn aus Ihrer Sicht noch Themen offen geblieben sind, nutzen Sie bitte hier die Möglichkeit für weitere Rückmeldungen.

Der bürokratische Aufwand für Antragsteller muss minimiert werden. Man sollte auf bei Behörden verfügbare Unterlagen zugreifen (Grundbuch; Baugenehmigung).

Dem Vernehmen nach dauern Antragsverfahren z.T. sehr lang; wir regen an, im Rahmen der Evaluierung die typische und maximale Dauer von Antragstellung bis Auszahlung zu ermitteln.

Es muss gewährleistet werden, dass – sofern der Eigentümer Auftraggeber ist – er nicht in Vorleistung treten muss.

Wie hoch ist die Zahl der Fälle, bei denen der Höchstwert ausgeschöpft wurde?

Schallschutz ist auch geboten bei wenigen extrem lauten Ereignissen. Es sollte eine Regelung getroffen werden, dass die Maximalpegel innen auf keinen Fall einen Wert, bei dem die Kommunikation nur zumutbar gestört wird oder die Wahrscheinlichkeit eines Aufweckens ist, überschritten wird; zu hoch ist, zu zu vielen Aufweckreaktionen.

Auch für militärische Flughäfen sind Lüftungseinrichtungen vorzusehen.

Es muss überprüft werden, dass mit den durchgeführten Schallschutzmaßnahmen die Schallschutzziele erreicht werden. Ebenfalls wird eine Regelung zur Aufrechterhaltung des Schallschutzes benötigt (Übernahme der Kosten allfälliger Wartungs- und Instandsetzungsmaßnahmen durch den Flughafen; so haben Lüfter eine Lebensdauer von max. 20 Jahren).

Bei Neubauten wird nicht hinreichend geprüft, ob notwendige Schallschutzmaßnahmen auch durchgeführt werden. Insbesondere bei Sonderbauten – z.B. Flüchtlingsunterkünfte – werden dem Vernehmen nach die Regelungen fallweise missachtet.

Es gibt Fälle, in denen in Lärmschutzzonen gebaut wurde, aber mangels Kenntnis über die Schallschutzanforderungen kein Schallschutz vorgesehen wurde. Ein Ausschluss eines Aufwendungsersatzes sollte nur erfolgen, wenn die Baugenehmigung eine Schallschutzauflage enthielt, die zumindest dem jetzt gebotenen Maß entspricht.

Der Rechtsschutz gegen fehlerhafte Bescheide ist unzureichend, „Ein geregeltes Widerspruchsverfahren oder -recht gibt es nicht; man kann sich nur mit Klage wehren. In Hessen muss man sich dabei mit anwaltlicher Unterstützung an den VGH wenden; Klagen gegen Festsetzungsbescheide sind dort seit Jahren anhängig.“

Man sollte sich vergegenwärtigen, dass die volkswirtschaftlichen Kosten unzureichenden Schallschutzes durch Einbußen an beruflicher Leistungsfähigkeit, Lernbeeinträchtigungen, Krankheit und Pflege weitaus höher sind als die Kosten für guten Schallschutz.

Fragen zu den Bauverböten sowie Beschränkungen der baulichen Nutzung

Überspringen Sie Fragen, die Sie nicht beantworten können.

Schätzen Sie bitte die Auswirkungen der Regelungen des §§ 5 – 7 FluLärmG (Bauverbote und sonstige Beschränkungen der baulichen Nutzung) auf die Entwicklungsmöglichkeiten der im Umfeld der Flugplatzstandorte betroffenen Kommunen und/oder des Flughafenbetriebs ein. Sind sie in der Lage, eine sinnvolle Siedlungssteuerung zu bewirken?

Nein [N]

Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

[Freitext] Es werden weiterhin nicht nur Wohnungen in bestehenden Baugebieten genehmigt, sondern sogar neue Baugebiete in Lärmschutzbereichen ausgewiesen. Dabei gibt es bei einzelnen Politikern die Haltung, bewusst in verlärmten Bereichen die Möglichkeit „preiswerten“ Wohnbaus zu schaffen, anstatt ausreichend Bauland in Lagen auszuweisen, in denen gesundes Wohnen möglich ist.

Es besteht ein erheblicher Konflikt zwischen der Notwendigkeit, neue Baugebiete ausweisen zu können, und den Lärmschutzinteressen. Besonders schwierig ist die Situation, wenn bei innenstadtnahen Flughäfen eigentlich attraktive zentrumsnahe Lagen nicht mit Wohnungen bebaut werden könnten (z.B. in Frankfurt in unmittelbarer Nähe der EZB).

Berücksichtigt werden muss, dass Kindergärten und Grundschulen wohnungsnah sein sollten. Hier sollten Ausnahmen genehmigt werden, sofern eine Lösung außerhalb des Schallschutzbereichs nur mit unzumutbar langen Wegen möglich wäre. Die Schallschutzanforderungen sollten hierfür deutlich heraufgesetzt werden, die Kosten gebotener Schallschutzmaßnahmen grundsätzlich – auch bei Neubauten – vom Flughafenbetreiber übernommen werden,

Haben Sie Verbesserungsvorschläge?

Die Diskussion über Bauverbote ist bei uns nicht abgeschlossen. Nur schwer zu lösen ist der Widerspruch zwischen dem Ziel, gesundes Wohnen zu ermöglichen, und dem Bestreben auch fluglärm betroffener Gemeinden, auch bei Wohnraum zu expandieren. Wenn man dem Ziel gesunder Wohnverhältnisse einen hohen Stellenwert einräumen will, sind strikte Bauverbote konsequent. Eigentümer sollten dann allerdings zumindest entschädigt werden.

Bei Kindergärten und Grundschulen sollten Ausnahmen genehmigt werden, sofern eine Lösung außerhalb des Schallschutzbereichs nur mit unzumutbar langen Wegen möglich wäre. Die Schallschutzanforderungen sollten hierfür deutlich heraufgesetzt werden, die Kosten gebotener Schallschutzmaßnahmen sollten grundsätzlich – auch bei Neubauten – vom Flughafenbetreiber übernommen werden,

In Regionen mit angespannter Wohnraumlage gibt es einen Konflikt zwischen der Notwendigkeit der Ausweisung weiterer – möglichst stadtnaher - Wohnbauflächen und der Einschränkung durch die Siedlungsbeschränkungsgebiete. Dieser Konflikt sollte nicht durch großzügige Ausnahmeregelungen, sondern durch erweiterte Möglichkeiten der Einführung von Betriebsbeschränkungen bewältigt werden, um damit die festzusetzenden Lärmschutzbereiche zu verkleinern. Dies gilt insbesondere für die Nacht; Nachtschutzzonen sollten im Regelfall nicht größer als die Tagschutzzone 1 sein.

Es sollte eine Regelung getroffen werden, dass Bauschutzbereiche nicht mehr vergrößert werden dürfen, sondern bei zunehmenden Verkehr die Lärmbelastung gedeckelt werden muss. Dies impliziert auch eine Trennung der Grenzwerte für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen und von Bauverbotszonen; bei den gebotenen herabgesetzten Werten für Lärmschutz sollten nicht automatisch die Bauverbotszonen wachsen, sondern dies bedarf einer getrennten Diskussion

§ 5 Abs. 3 Nr. 1 bis 6 FluLärmG: Hat sich die Regelung über Ausnahmen des Bauverbots für Wohnungen Ihrer Einschätzung nach bewährt?

Nein [N]

Welche Kritikpunkte sehen Sie?

Punkt 6 wird weit gedehnt

Wurden an den betroffenen Standorten Ausnahmen vom Bauverbot beantragt? [Zusammenfassung von Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis]

Wurden an den betroffenen Standorten Ausnahmen vom Bauverbot beantragt? []

Wurden an den betroffenen Standorten Ausnahmen vom Bauverbot beantragt? []

Wurden an den betroffenen Standorten Ausnahmen vom Bauverbot beantragt? []

Wurden an den betroffenen Standorten Ausnahmen vom Bauverbot beantragt? []

Wurden an den betroffenen Standorten Ausnahmen vom Bauverbot beantragt? []

Wurden an den betroffenen Standorten Ausnahmen vom Bauverbot beantragt? []

Wurden an den betroffenen Standorten Ausnahmen vom Bauverbot beantragt? []

Erwarten Sie noch Anträge auf Ausnahmen?

Sind Entschädigungen bei Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG fällig geworden?

Erwarten Sie noch (weitere) Anträge auf Entschädigungen bzgl. Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG? [Zusammenfassung von Rückmeldungen aus dem Mitgliederkreis]

Erwarten Sie noch (weitere) Anträge auf Entschädigungen bzgl. Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG? []

Erwarten Sie noch (weitere) Anträge auf Entschädigungen bzgl. Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG? []

Erwarten Sie noch (weitere) Anträge auf Entschädigungen bzgl. Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG? []

Erwarten Sie noch (weitere) Anträge auf Entschädigungen bzgl. Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG? []

Erwarten Sie noch (weitere) Anträge auf Entschädigungen bzgl. Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG? []

Erwarten Sie noch (weitere) Anträge auf Entschädigungen bzgl. Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG? []

Erwarten Sie noch (weitere) Anträge auf Entschädigungen bzgl. Bauverboten nach § 8 Abs. 1 FluLärmG? []

Schätzen Sie bitte den Aufwand (Personal- und Sachkosten) ein, den Sie mit der Anwendung der §§ 5, 6 und 8 FluLärmG haben.

Wenn aus Ihrer Sicht noch Themen offen geblieben sind, nutzen Sie bitte hier die Möglichkeit für weitere Rückmeldungen.

Die Errichtung öffentlich geförderter Wohnungen sollte in Siedlungsbeschränkungsbereichen nicht erfolgen. Dies sollte auch für Förderung durch die KFW-Bank gelten.

Für Baubeschränkungen sollten Kommunen entschädigt werden. Beispielsweise dadurch, dass bei Luftverkehrsbetrieben die Gewerbesteuer (teilweise) nicht entsprechend der Lohnsumme, sondern der Fläche der Siedlungsbeschränkungsgebiete aufgeteilt wird.

Fragen zu den Außenwohnbereichsentschädigungen

Überspringen Sie Fragen, die Sie nicht beantworten können.

Ist der Anwendungsbereich der 3. FlugLSV (Tag-Schutzzone 1 bei Neu- oder Ausbauf Flughäfen) sachgerecht?

Nein [N]

Welchen Anwendungsbereich fänden Sie angemessen?

Die Nutzbarkeit von Außenwohnbereichen insbesondere für Kommunikation ist bereits weit unterhalb der für die Festsetzung der Tagschutzzone 2 maßgeblichen Werte eingeschränkt; als kritisch sind Maximalpegel ab ca. 55 -60 dB(A) anzusehen. Auch Bestandsflughäfen sollten einbezogen werden. Ebenfalls einbezogen werden sollten Kleingärten

Erfüllt die Entschädigungszahlung eine Befriedungsfunktion?

Nein [N]

Warum ist das nicht der Fall?

Die Beträge sind viel zu niedrig. Lärmvermeidung muss Vorrang vor Ausgleichszahlungen haben.

Haben Sie Vorschläge zur Verbesserung oder Veränderung der 3. FlugLSV?

[Freitext] Man sollte sich an den Grundstückswerten orientieren, die Entschädigung sollte nicht geringer sein als bei Bahn- und Straßenlärm. Auch für unbebaute oder mit Abrissgebäuden bebaute Grundstücke sollte nach Bebauung entschädigt werden. Laufende Ausgleichszahlungen (Renten) sind sinnvoll und wären ein Anreiz zur Lärminderung. Die Entschädigung sollte in 1 dB-Schritten gestaffelt werden. Maßgeblich für eine wertabhängige Entschädigung sollten die Werte vergleichbarer Immobilien in ruhiger Lage sein.

Der Grundstückseigentümer sollte allfällige Gutachterkosten nur dann tragen müssen, wenn der ermittelte Wert deutlich unter der Schwelle der wertabhängigen Ermittlung liegt. Grundsätzlich sinnvoll ist das vom RP Darmstadt für den Frankfurter Flughafen angewandte vereinfachte Bewertungsverfahren, das für den Antragsteller kostenlos ist. Dem Vernehmen nach wollen Betroffene exemplarisch nach beiden Verfahren Gutachten erstellen lassen; aktuell ist nicht bekannt, ob das vereinfachte Verfahren zu eher höheren oder eher niedrigeren Werten führt.

Bei nicht von den Betroffenen zu vertretenden Verzögerungen bei der Zahlung sollten die Ansprüche verzinst werden.

Werden an den Standorten in Ihrem Zuständigkeitsbereich Entschädigungszahlungen nach der 3. FlugLSV zu leisten sein?

Wenn aus Ihrer Sicht noch Themen offen geblieben sind, nutzen Sie bitte hier die Möglichkeit für weitere Rückmeldungen.

Außenwohnbereichsentschädigung sollte zu einer generellen Entschädigung für Wertverluste im Immobilienvermögen ausgebaut werden.

Fluglärmbeschwerdesituation

Überspringen Sie Fragen, die Sie nicht beantworten können.

Gibt es an Ihrem Standort/an Ihren Standorten einen Fluglärmschutzbeauftragten?

Welche Akteure sind an Ihrem Standort in die Bearbeitung der Fluglärmbeschwerden eingebunden?

Wie hat sich die Anzahl der Beschwerden in den letzten 9 Jahren (Zeitraum Juni 2007 - bis Juni 2016) am Standort bzw. an den Flugplatzstandorten in Ihrem Bundesland entwickelt?

Welche Gründe sehen Sie für ein gleichbleibendes Niveau oder für eine Veränderung?

Welche Themen werden seitens der Beschwerdeführer überwiegend adressiert?

Neue Fluglärmbelastungen, Nachtflugbelastungen/zunehmender Nachtflugverkehr, Abweichen von Flugstrecken, Directs bei An- und Abflug, niedrige Flughöhen auch im Zusammenhang mit hoher Geschwindigkeit und (beim Anflug) in beträchtlicher Entfernung vom Flughafen (z.B. 4000 ft Flughöhe 70 km vom Flughafen entfernt), Einsatz besonders lauter Flugzeuge

Schätzen Sie bitte den Aufwand (Personal- und Sachkosten) für die Bearbeitung der Beschwerden ein!

Wenn aus Ihrer Sicht noch Themen offen geblieben sind, nutzen Sie bitte hier die Möglichkeit für weitere Rückmeldungen.

Abschließende Bewertung des FluLärmG

Das FluLärmG soll in der Umgebung von Flugplätzen durch bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz den Schutz vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherstellen (§ 1 FluLärmG).

Überspringen Sie Fragen, die Sie nicht beantworten können.

Ist das FluLärmG mit seinem Instrumentarium (baulicher Schallschutz und Bauverbote) grundsätzlich in der Lage diesen Zweck zu erfüllen?

Nein [N]

Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

Wir verweisen auf das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit nach Art 2 Abs. 2 GG, gegenüber dem das Grundrecht der Luftverkehrswirtschaft auf Schutz des Eigentums (GG Art. 14) aufgrund der Sozialbindung zurücktreten muss. Auch verweisen wir darauf, dass nach dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 22.2.11 Unternehmen, die zumindest mehrheitlich in öffentlicher Hand sind, einer unmittelbaren Grundrechtsbindung unterliegen – das sind die größeren deutschen Flughäfen ausnahmslos.

[Freitext] Gesundheitliche Beeinträchtigungen, Schlafstörungen und erhebliche Belästigungen treten weit unterhalb der Grenzwerte des Fluglärmgesetzes auf. Wir verweisen auf eine Vielzahl wissenschaftlicher Studien, u.a. auf die Ergebnisse der Norah-Studie.

Einen recht guten Überblick über den Stand der Lärmwirkungsforschung gibt die Veröffentlichung von Martin Kaltenbach, Christian Maschke, Franziska Heß, Hildegard Niemann & Martin Führ „Gesundheitsschäden, Belästigungen und Lernstörungen durch Fluglärm, Stand der aktuellen Lärmwirkungsforschung und gesetzgeberische Konsequenzen“, Interdisziplinäre Medizin 7/2016, http://www.rhein-main-institut.de/docs/2016-07-11_Interdisziplinaere_Medizin_Kongress-Broschuere.pdf. Von besonderer Bedeutung ist dabei, dass bei nächtlichem Fluglärm bereits unterhalb eines Dauerschallpegels von 40 B(A) bei wenigen Ereignissen mit einem Spitzenpegel von über 50 dB(A) das Risiko schwerer Erkrankungen signifikant steigt. Ebenfalls besonders alarmierend sind die Beeinträchtigungen des Lernfortschritts von Schülern bereits bei mäßigen Pegeln, wobei offen geblieben ist, ob die Ursache hierfür eine problematische Geräuschkulisse in den Unterrichtsräumen oder eine gestörte Nachtruhe ist.

Festgestellt wurden auch Aufweckreaktionen unterhalb eines Spitzenpegels von 25 dB. Verkannt wurde, dass die Reduzierung der Zahl der Aufweckreaktionen je Versuchsperson auch auf die Verteilungswirkung der neuen Landebahn zurückzuführen ist. Die Zahl der Betroffenen, deren Schlaf gestört wird, hat deutlich zugenommen, die Gesamtzahl der Aufweckreaktionen hat kaum abgenommen.

Belästigend wirken vor allem Kommunikationsstörungen. Eigentlich ist seit Jahrzehnten bekannt, dass für die Sprachverständlichkeit und damit für ungestörte Kommunikation das Verhältnis des Sprachpegels zum momentanen (Kurzzeitmittlungs-)Pegel ist (siehe Interdisziplinärer Arbeitskreis für Lärmwirkungsfragen beim Umweltbundesamt*, Berlin, Die Beeinträchtigung der Kommunikation durch Lärm, Zeitschrift für Lärmbekämpfung 32, 95-99 (1985), http://www.gesundheitsfoerdernde-hochschulen.de/Inhalte/G_Themen/G13_Laerm/UBA_1985.pdf). In der sogenannten Lärmsynopse (Gutachten G12.1 zum Ausbau des Frankfurter Flughafens) wurden diese Zusammenhänge verdreht und fälschlich als maßgeblich der Abstand zwischen Sprachpegel und Dauerschallpegel dargestellt. Tatsächlich treten – abhängig von der Kommunikationssituation – bei Spitzenpegeln zwischen 35 dB(A) und 45 dB(A) Kommunikationsstörungen auf.

Kaum beachtet wurde bisher, dass in belasteten Schulen Lehrkräfte die Stimme anheben müssen und damit für diese das Risiko von Erkrankungen der Stimmorgane steigt.

Problematisch ist fehlender Schutz an Flughäfen mit wenig Flugverkehr, an denen regelmäßig auch nachts wenige extreme Spitzenpegel (z.T. über 90 dB(A)) auftreten.

Auch Arbeits- und Versammlungsräume und Räumlichkeiten von Beherbergungsbetrieben sind schutzbedürftig; der Schutz sollte entsprechend erweitert werden. Das Verursacherprinzip ist anzuwenden

Stimmen die Schutzzonen (Tag- und Nacht-Schutzzonen, § 2 FluLärmG) grundsätzlich mit den Gebieten überein, in denen Fluglärmprobleme auftreten?

Nein [N]

Geben Sie bitte an, wie die Fluglärmprobleme identifiziert wurden. [persönlicher Einschätzung]

Ja [Y]

Geben Sie bitte an, wie die Fluglärmprobleme identifiziert wurden. [Eindruck aufgrund Fluglärmbeschwerden]

Ja [Y]

Geben Sie bitte an, wie die Fluglärmprobleme identifiziert wurden. [Messungen]

Ja [Y]

Geben Sie bitte an, wie die Fluglärmprobleme identifiziert wurden. [Sonstiges]

Berechnungen

Mit der Novelle des FluLärmG sollte der Schutz der Menschen vor Fluglärm in der Umgebung der größeren zivilen und militärischen Flugplätze deutlich verbessert und ein auf Dauer tragfähiger Ausgleich der Belange der Luftfahrt einerseits sowie der berechtigten Lärmschutzinteressen der betroffenen Flugplatzanwohner andererseits erreicht werden.

Sind diese Ziele erreicht worden?

Nein [N]

Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

Die Grenzwerte sind deutlich zu hoch; besonders lückenhaft ist der Schutz vor einer hohen Zahl nächtlicher mäßig lauter Fluglärmereignisse. Die Wertgebung sollte sich an die Systematik des BImSchG und hier der TA Lärm orientieren. Dazu gehört auch, dass maßgeblich nicht der Dauerschallpegel über die gesamte Nacht, sondern der in lautesten Stunde sein sollet.- Generell sollte der Komplex Fluglärm in das BImSchG integriert werden.

Können die Vorschriften des § 13 FluLärmG (Bezugnahme auf Planfeststellung und Genehmigung); § 14 FluLärmG (Lärmaktionsplanung) und die Wertung der Pegelwerte des § 2 FluLärmG als Fluglärm-Zumutbarkeitsschwelle (v.a. für Flugverfahren) einen Beitrag leisten zur Zielerreichung?

Nein [N]

Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

[Freitext] Die Regelung zum Fortbestand weitergehender Regelung wird unterlaufen durch die Praxis, dass nicht bei der Festsetzung des Lärmschutzbereichs die „alten“ Regeln angewandt werden, sondern lediglich der alte Lärmschutzbereich Bestand hat.

Es kann nicht angehen, dass mäßige Fluglärmbelastungen unterhalb der Grenzwerte des Fluglärmgesetzes weitgehend unbeachtet bleiben. Auch bei diesen Belastungen treten gesundheitliche Beeinträchtigungen auf; der Anteil der Hochbelastigten bei einem Dauerschallpegel von 55 dB(A) tagsüber wurde in der Norah-Studie an allen Standorten zu 60-70% ermittelt, bei 45 dB(A) lag er zwischen 20% und 37%. (Knapp) außerhalb der Lärmschutzzonen sind die Innenpegel höher als in geschützten Räumen innerhalb, die Störwirkung des Fluglärms also höher. Aktive Schallschutzmaßnahmen sind hier von besonderer Bedeutung. Die maßgeblichen Werte für Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sollten deutlich herabgesetzt werden.

Bei der Lärmaktionsplanung sollte herausgestellt werden, dass Lden die maßgebliche Größe ist. Bei Verwendung dieser Größe hat trägt eine Reduzierung des Nachtflugverkehrs in besonderem Maße zu einer (rechnerischen) Lärminderung bei.

Es ist uns nicht bekannt, dass entsprechend §13 Abs. (2) FluLärmG Vorschriften, die weitergehende Planungsmaßnahmen zulassen, angewandt wurden.

Wurde bezüglich weiterer im Zuge der Novelle FluLärmG 2007 getroffenen Regelungen (insbes. die Vollzugs-Zuständigkeitsverlagerung vom Bund auf die Länder, UBA-Beteiligung bei Lärmbewertung von Flugverfahren) eine deutliche Verbesserung der Fluglärmsituation erzielt?

Nein [N]

Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

Der Interessenkonflikt der Länder als Flughafeneigentümer führt dazu, dass sie das Gesetz und die nachgelagerten Verordnungen im Interesse der Flughafenbetreiber auslegen und (nicht) umsetzen. Nicht überall verfügen die Landesbehörden über die Kompetenz zur Beurteilung von Fragen des passiven Schallschutzes.

Durch die Vollzugsverlagerung müssen bei Flughäfen, bei denen die Lärmschutzbereiche eine Landesgrenze überschreiten, mehrere Festsetzungsverfahren durchgeführt werden; es sind dabei auch Länder involviert, deren Behörden keinen Zugriff als Genehmigungsbehörde auf die Flughäfen haben. Rheinland-Pfalz hat bis zum heutigen Tag keinen Lärmschutzbereich für den Frankfurter Flughafen festgesetzt.

Die Benehmensregelung bei der Flugverfahrensplanung genügt nicht. Es fehlen aktuell auch allgemein akzeptierte Lärmbewertungsverfahren

Zur anstehenden Evaluation des FluLärmG schreibt die Bundesregierung, dass sie „den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm deutlich verbessern“ will und „für eine spürbare Verbesserung der Fluglärmsituation ...umfassendere Lösungsansätze“ prüft (BT-Drs. 1802401).

Ist eine Veränderung der Werte in § 2 FluLärmG erforderlich - unter Berücksichtigung des aktuellen und in den nächsten Jahren absehbaren Standes der Luftfahrttechnik und der Lärmwirkungsforschung?

Ja [Y]

Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

Die Grenzwerte müssen herabgesetzt werden. Für den Nachtschutz ist neben der Beibehaltung eines Grenzwerts für den Dauerschallpegel ein Übergang zu einer gewichteten Bewertung jedes Flugereignisses nach seinem Maximalpegel zu diskutieren (z.B. Aufweckreaktionen nach DLR-Studie). Ein Wert von höchstens 0,1 (innen) erscheint nach unserem derzeitigen Kenntnisstand dabei sinnvoll.

NAT-Werten fehlt die Plausibilität; eine sehr hohe Anzahl gerade unter der Schwelle gilt genauso als unkritisch wie wenige extrem hohe Pegel. NAT-Werte sollten daher durch eine AWR-Funktion ersetzt werden.

Auch für den Tag sollten nicht nur Dauerschallpegel, sondern auch Maximalpegel und ihre Häufigkeit in geeigneter Weise berücksichtigt werden. z.B. durch eine generische Gewichtungsfunktion, die aus einer Verschiebung der AWR-Funktion um 10 dB gewonnen wird. Wir verweisen auf Hinweise, dass bei gleichem Dauerschallpegel eine große Zahl mäßig lauter Fluglärmereignisse als lästiger empfunden wird als wenige sehr laute. Es muss gewährleistet werden, dass bei geschlossenen Fenstern innen keine Störung der Kommunikation auftritt.

Tieffrequente Anteile des Fluglärms werden nur unzureichend berücksichtigt; eine Bewertung nach dem C-Filter (statt dem A-Filter) – was z.B. bereits in der Lärmsynopse (Gutachten G12.1 für den Ausbau des Frankfurter Flughafens) angeregt wurde - ist daher zu diskutieren

Einzelne extrem hohe Pegel (Spitzenpegel über 68 dB(A)) sollten auch einen Schutzanspruch auslösen.

Kinder bis 14 Jahre haben einen erhöhten Schlafbedarf. Für Schlafräume von Kindern sollte daher Nachtschutz zwischen 20 und 7 Uhr erwogen werden. Zu prüfen ist, ob Ruheräume von Kindergärten zwischen 13 und 15 Uhr entsprechend den Schutzregeln für die Nacht geschützt werden sollten.

Auch Arbeits- und Versammlungsräume und Beherbergungsbetriebe sollten einbezogen werden. Für Schichtbeschäftigte muss eine Regelung gefunden werden, die ihr Ruhebedürfnis tagsüber angemessen berücksichtigt

Sinnvoll ist die Definition von Schutzziele, d.h. maximal zulässige Werte innen. Damit würde das Unterlaufen des Schutzanspruchs durch eine unzureichende Schallschutzverordnung vermieden.

Auch für die Nacht sollte eine Schutzzone 2 definiert werden.

Die Differenzierung nach Aus- und Neubauf Flughäfen, Bestandsflughäfen, Zivilflughäfen und Militärflughäfen ist nicht sachgerecht; es sollten einheitliche niedrige Grenzwerte zur Anwendung gelangen.

Ist eine Veränderung des FluLärmG bezüglich rechtlicher Klarstellungen und Regelungen des Vollzuges erforderlich?

Ja [Y]

Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

Es sollte herausgestellt werden, dass es grundsätzlich unzulässig ist, Menschen ohne jeglichen Schutz oder Schutzanspruch einer Belastung oberhalb der Grenzwerte des Fluglärmsgesetzes auszusetzen bzw. einer höheren Belastung als der, für den Schutz ausgelegt ist. Dies impliziert eine konsequente Festsetzung von Lärmschutzbereichen zusammen mit einem Planfeststellungsbeschluss genauso wie einen Vorlauf zwischen der Neufestsetzung vom Flugstrecken oder einer Umverteilung zwischen bestehenden Strecken und dem Beginn der Nutzung.

Durch ein Verbot, Betroffene ungeschützt einer Belastung oberhalb der Grenzwerte des Fluglärmsgesetzes auszusetzen, würden die bei der Festsetzung der Lärmschutzbereiche errechneten Werte die Bedeutung einer zumindest temporären lokalen Lärmobergrenze erhalten.

Die grundsätzliche Unzulässigkeit einer unzumutbaren Belastung ohne Schutzanspruch impliziert auch einen sofortigen Schutzanspruch unabhängig von der Höhe der Belastung (Wegfall der 6-Jahres-Frist nach §9 FluLärmG)

Es sollte klargestellt werden, dass Änderungen der Flugverfahren oder der Streckennutzungen Änderungen im Betrieb des Flughafens sind

Es sollten Möglichkeiten geschaffen werden, dass ein Aufwendungsersatz auch bei Realisierung von Maßnahmen vor Festsetzung eines Lärmschutzbereichs erfolgen kann. Vor allem, wenn Betroffene wegen Verzögerungen bei der Festsetzung des Lärmschutzbereichs zur Selbsthilfe greifen.

Ist eine umfassende Veränderung der Regelungen zum Schutz gegen Fluglärm insgesamt erforderlich?

Ja [Y]

Welche Lösungsansätze empfehlen Sie?

[Freitext] §29b sollte weiter gefasst werden und eine stärkere Verpflichtung zur Lärminderung und Lärmvermeidung beinhalten. Der Vorrang des Lärmschutzes vor wirtschaftlichen Interessen der Luftverkehrswirtschaft sollte herausgestellt werden. Die Behörden sollten nicht nur auf den Schutz vor unzumutbarem Fluglärm nur hinwirken, sondern verpflichtet werden, auch bei mäßigem Lärm unterhalb der Grenzwerte Lärmschutz durchzusetzen.

Es sollten angemessene Irrelevanzgrenzen festgesetzt werden, durch die auch mäßige Fluglärmbelastungen gewürdigt werden.

Es sollten nicht Nachtflugverbote die Ausnahme sein, sondern Nachtflug nur in besonders begründeten Ausnahmefällen genehmigt werden

Verstöße gegen das Lärmminimierungsgebot nach §5 LuftVO sollten konsequent verfolgt werden; zu prüfen ist, die Zuständigkeit hierfür vom BAF auf eine noch zu gründende Abteilung der Bundespolizei zu verlagern.

Es sollte explizit festgesetzt werden, dass auf lärmabhängige Entgelte mindestens einen (noch festzusetzenden) beachtlichen Teil der Flughafenentgelte entfallen sollten.

Es sollten auch Anreize zum lärmarmen Fliegen geschaffen werden (durch auf Messungen beruhende flottenspezifische Lärmentgelte)

Es muss unterbunden werden, dass Umsteige-, Frachtflug- und Nachtflugverkehr aus dem Originärverkehr subventioniert wird. Es ist irrsinnig, dass der deutsche Steuerzahler Verkehr zwischen Drittländern subventioniert

Die Aufwendungen für Nachtschutz müssen auf den Nachtflugverkehr umgelegt werden.

Bei der Flugsicherung dürfen wirtschaftliche Erwägungen keinen Vorrang vor Lärmschutz haben; auch tagsüber.

Wenn aus Ihrer Sicht noch Themen offen geblieben sind, nutzen Sie bitte hier die Möglichkeit für weitere Rückmeldungen.

Aktive Schallschutzmaßnahmen müssen vorrangig betrachtet und klare gesetzliche Regelungen geschaffen werden.; das sind Betriebsbeschränkungen, Einsatz lärmarmen Flugzeuge und Flugverfahren mit größeren Abständen zu Betroffenen oder geringerer Emission. Die Möglichkeiten, aktiven Schallschutz zu erzwingen, müssen erweitert werden; dazu gehört z.B. eine konsequente Verfolgung von Verstößen gegen §5 LuftVO und eine Erleichterung des Verbots von Nachtflügen. Verlagerungsmaßnahmen, um die Zahl der Betroffenen zu reduzieren, gehören nicht dazu. Trotz Vorrang des aktiven Schallschutzes gehört passiver Schallschutz zu einem Gesamtkonzept dazu; wer passiven Schallschutz erhalten hat, hat nur einen eingeschränkten Anspruch, zum Nachteil Dritter entlastet zu werden. Zu würdigen ist, dass bei den derzeitigen Grenzwerten die gesundheitlichen Auswirkungen von Fluglärm am äußeren Rand der Lärmschutzzonen wohl größer sind als im Innern von geschützten Räumen.

Nicht zuletzt Aufgrund des Drucks der Flughäfen und überzogener Kostenschätzungen fiel die Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes 2007 unbefriedigend aus. Wir verweisen darauf, dass in der Frankfurter Flughafenmediation eine Belastung von 5 DM je Passagier als tragbar angesehen wurde; die tatsächlichen Aufwendungen in Frankfurt liegen in der Größenordnung von 0,35 € je Passagier (200 Mio. € über 10 Jahre auf 60 Mio. Passagiere verteilt). Luftfahrt ist allein in Deutschland ein Multimilliardengeschäft (der hochgerechnete Umsatz 2015 der LH über 10 Jahre liegt bei 320 Mrd. €); daran gemessen sind auch Milliardenbeträge für Schallschutz zumutbar. Wir verweisen darauf, dass Schallschutzaufwendungen bilanziell aktivierbar sind (als Bestandteil des immateriellen Wirtschaftsguts „Genehmigung“), die Ertragsrechnung der Flughäfen also nur zeitverzögert mit mäßigen Beträgen belasten.

Eine volkswirtschaftliche Gesamtbetrachtung der Kosten der Verlärmung (Gesundheitliche Beeinträchtigungen einschließlich Pflegekosten, verringerte berufliche Leistungsfähigkeit, Beeinträchtigung des Lernvermögens, Wertverluste im Immobilienbesitz) ist im Rahmen dieser Evaluierung geboten. Insbesondere ist dabei auch der quantifizierbare Nutzen des Nachtflugs zu ermitteln und dieser den Aufwendungen für Nachtschutz gegenüber zu stellen.

Es gibt keinen effektiven Rechtsschutz vor Fehlern bei der Festsetzung der Lärmschutzbereiche oder der Bemessung des Schallschutzes. In Frankfurt sind derartige Verfahren seit 5 Jahren in erster Instanz anhängig, ohne dass bisher eine Verhandlung stattgefunden hat.

Bei Neu- und Ausbauten sollte die Festsetzung der Lärmschutzbereiche zwingend mit dem Planfeststellungsbeschluss erfolgen; Klagen gegen die Festsetzungen des Lärmschutzbereichs und die Regelungen für den baulichen Schallschutz sollten eingebettet werden in Klagen gegen Planfeststellungsbeschlüsse. Eine Inbetriebnahme einer Baumaßnahme darf erst erfolgen, wenn alle Betroffene, die frühzeitig einen Antrag gestellt haben, geschützt sind.

Eine verspätete Festsetzung sollte nicht zu Lasten der Betroffenen gehen. Bei verspäteter Festsetzung – generell auch, wenn unzumutbare Belastungen nach Veränderungen von Flugstrecken und Streckenbelegungen entstehen - sollten die Betroffenen nicht nur eine Entschädigung hierfür erhalten, sondern auch die Möglichkeit haben, auch (knapp) außerhalb der Lärmschutzzonen auch unangemessenen Aufwendungsersatz für als Selbstschutz vor Festsetzung eines Lärmschutzbereichs durchgeführte Schallschutzmaßnahmen zu erhalten.

Vor Festsetzung der Lärmschutzbereiche sollte die Öffentlichkeit gehört werden. Dies gilt auch für Verfahren zur Festsetzung von Flugverfahren. Wir verweisen darauf, dass Flugverfahrensänderungen neue von den Flughäfen zu übernehmende Schutzansprüche auslösen können; dies geht sicherlich nicht ohne Anhörung der Flughäfen. Wenn jedoch Flughäfen angehört werden, müssen auch andere Betroffene angehört werden.

Auch wenn die Öffentlichkeit bisher nicht gehört wird, so ist es geboten, die interessierten Kreise zu hören. Hier wäre im Rahmen der Evaluierung zu klären

Erfolgte eine Beteiligung der interessierten Kreise vor Festlegung der Lärmschutzbereiche?

Wer wurde angehört?

Wie wurden Stellungnahmen berücksichtigt?

Nach unserer Erfahrung erfolgte nicht in allen Fällen eine Beteiligung der interessierten Kreise, zu denen auch die BVF gehört. Unsere eingebrachten Hinweise wurden in aller Regel ignoriert.

Zur Evaluierung gehört auch die Einholung von Erfahrungsberichten, wie passive Schallschutzmaßnahmen empfunden werden. Uns ist bekannt, dass viele Betroffene gerade den Nachtschutz als unzureichend empfinden und auch in geschützten Schlafräumen regelmäßig durch Fluglärm aufwachen. Als störend werden auch geringe Lüftergeräusche empfunden. Hier besteht Handlungsbedarf in Bezug auf möglichst geräuscharme Belüftungslösungen (Fensterschließer; Lüfter in Nichtschlafräumen und Zuluftöffnungen in den Schlafräumen)

Es sollte klargestellt werden, dass das Fluglärmgesetz sich ausschließlich auf nicht abschirmbare Lärmquellen bezieht; Triebwerksprobeläufe sind abschirmbar und daher nach TA Lärm zu behandeln

Wir sehen weiteren Forschungsbedarf bei der Lärmwirkungsforschung

Ist der energieäquivalente Dauerschallpegel das geeignetste Maß, oder sind andere Kenngrößen geeigneter (Aufweckreaktionen; Verdopplungsfaktor > 3 dB; den Aufweckreaktionen ähnliche Wirkgrößen für den Tag)?

Ist der A-Filter oder der C-Filter geeigneter?

Ist der Beurteilungspegel Lden geeignet?

Wie soll man unterschiedliche Betriebsrichtungsverteilungen berücksichtigen (100:100; Sigma; keine Wichtung)?

Bei Norah wurden keine unbelasteten Referenzgruppen berücksichtigt; eine Erweiterung der Untersuchungen auf Pegel unterhalb von 40 dB(A) ist geboten

Ein Problem ist, dass es bisher keine Rechtsprechung bezüglich des Fluglärmschutzgesetzes gibt (abgesehen von Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts, in denen dieses keine Verfassungswidrigkeit zu erkennen vermochte). Bisher erfolgten auch noch keine Überprüfungen nach § 4 Abs. 6 FluLärmG. Um hier absehbare Erkenntnisse zeitnah berücksichtigen zu können, regen wir eine Verkürzung der Überprüfungsfrist auf 5 Jahre an.

Insolvenzen sind bei Flughäfen nicht ausgeschlossen. Es sollte festgelegt werden, dass bei Weiterführung des Flugbetriebs vollständiger Aufwundersatz geleistet werden muss, ggf. durch einen neuen Betreiber. Im Falle der Einstellung des Flugbetriebs sollten Forderungen nach Ersatz bereits getätigter Aufwendungen zumindest vorrangig sein.

Bei extremen Belastungen sollte eine Ankaufverpflichtung für belastetes Immobilien eingeführt werden (analog zu Planfeststellungsbeschlüssen).

Der Erfassungsbereich bei der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung sollte erweitert werden; auch bei einem Dauerschallpegel von 40 dB(A) bzw. Spitzenpegeln von 60 dB(A) fühlen sich viele Menschen erheblich belästigt. Nachts sollte bis herab zur Aufweckschwelle kartiert und Lärminderungsmaßnahmen erarbeitet werden. Grundsätzlich sollte bezüglich der Lärmaktionsplanung auch sichergestellt werden, dass geplante Aktionen auch umgesetzt werden.

Darüber hinaus sollten die Berechnungsverfahren verbessert werden. Prinzipiell ist Software für Fluglärmrechnung gut parallelisierbar; mit geeigneten Rechnern könnte die Berechnung damit erheblich beschleunigt werden.

Es fehlen Regelungen in Bezug auf eine Gesamtlärbetrachtung aller Lärmquellen. Zu diskutieren ist dabei die Anwendung der VDI 3722 Schallschutz nach dem Fluglärmgesetz sollte gewährt werden, wenn der ermittelte Gesamtlärmpegel oberhalb der einschlägigen Grenzwerte liegt und der Fluglärm wesentlich ist (Fluglärmpegel maximal 3 dB unter dem Gesamtlärmpegel).

Ein Einbeziehung des Fluglärmschutzes in das BImSchG halten wir für sinnvoll.