

**Stadt Meerbusch**  
Der Bürgermeister

Datum 26.08.2010

Az.: FB 1 / FB 4/ SR

An die Damen und Herren  
des Haupt-, Finanz und Wirtschaftsförderungsausschusses

### **Beratungsvorlage**

zu TOP **4** der Sitzung des Haupt-, Finanz und Wirtschaftsförderungsausschusses am 09.09.2010

### **Festsetzung der Lärmschutzbereiche am Flughafen Düsseldorf**

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Haupt-, Finanz und Wirtschaftsförderungsausschuss beschließt der Stellungnahme der Verwaltung vom .26.08.2010...zu den Schutzzonen am Flughafen Düsseldorf zuzustimmen .

#### **Begründung:**

Mit Schreiben vom 23.07.2010,(Anlage 1) bei der Stadt eingegangen am 05.08.2010, übersandte die Bezirksregierung Düsseldorf u.a. Karten mit errechneten Konturen von Lärmschutzbereichen für den Flughafen Düsseldorf und ein zugehöriges Datenerfassungssystem auf der Grundlage des Fluglärmgesetzes des Bundes

Gleichzeitig wurde der Stadt Meerbusch Gelegenheit gegeben, bis spätestens zum 06.09.2010 Stellung zu nehmen. Hierbei wurde ausdrücklich erklärt, dass eine Fristverlängerung nicht gewährt werden könne.

Deshalb hat die Verwaltung bereits vorsorglich die anliegende Stellungnahme – auch unter Hinweis auf die noch folgende Sitzung des Ausschusses - bei der Bezirksregierung Düsseldorf abgegeben . Auf den Inhalt der Stellungnahme wird ergänzend verwiesen. .

Angesichts des Spektrums der betroffenen gemeindlichen Belange wird um die Zustimmung des Haupt-, Finanz- und Wirtschaftsförderungsausschusses als übergreifend zuständigem Ausschuss gebeten.

#### **Lösung:**

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm des Bundes gilt seit dem 07.06.2007 in einer geänderten Fassung. Zweck des Gesetzes ist es, in der Umgebung von Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicher zu stellen.

Das Gesetz trifft keine Regelungen zu *aktivem* Lärmschutz, es trifft keine Aussage darüber, dass etwa bestimmte Lärmwerte oder Flugbewegungen nicht überschritten werden dürften. Regelungen zum eigentlichen Flugbetrieb werden in Betriebsgenehmigungen getroffen; für den Flughafen Düsseldorf gilt die Genehmigung vom 9. November 2005, die außerdem ebenfalls als Schutzauflagen in bestimmten Tag- und Nachtschutzgebieten Erstattungsansprüche vorsieht.

Im FluglärmG ist die Einrichtung von Lärmschutzbereichen in der Umgebung von Flugplätzen vorgesehen. Im Gesetz werden jetzt zwei Schutzzonen für den Tag von 06.00 bis 22.00 Uhr und eine Schutzzone für die Nacht unterschieden.

Die Festsetzung der Lärmschutzbereiche hat durch Rechtsverordnungen der jeweiligen Landesregierung zu erfolgen. Gemäß § 4 Abs. 4 FluglärmG sollte der Lärmschutzbereich für einen **bestehenden Flugplatz**, aber spätestens bis zum Ende des Jahres **2009** neu festgesetzt werden.

Sofern für bestehende Flugplätze, wie im Fall Düsseldorf, bereits Lärmschutzbereiche festgesetzt waren, gelten diese solange gemäß Art. 3 des Gesetzes zur Verbesserung vor Fluglärm bis zu einer Neufestsetzung fort, auf der Basis der Vorschriften des alten Fluglärmgesetzes. Im Übrigen sieht das Gesetz vor, dass der Lärmschutzbereich neu festzusetzen ist, wenn eine Änderung in der Anlage oder im Betrieb des Flugplatzes zu einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelasteten in der Umgebung führt.

Durch das Fluglärmgesetz 2007 erfolgte eine erhebliche Absenkung der Grenzwerte zur Festsetzung der Schutzzonen. Die Berechnung erfolgt zwar weiterhin als äquivalenter Dauerschallpegel ( $L_{eq}$ ) auf Basis der sechs verkehrsreichsten Monate, jedoch wurden die Lärmwerte der Schutzzonen den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung angepasst. Außerdem erfolgt erstmals eine separate Berechnung der Nachtzeit mit Einzelschallkriterien, die zu einer zusätzlichen Nachtschutzzone führt:

	Fluglärmgesetz alt	Fluglärmgesetz neu
Schutzzone 1	$L_{eq}$ ab 75 dB(A)	$L_{eq}$ ab 65 dB(A)
Schutzzone 2	$L_{eq}$ ab 67 dB(A)	$L_{eq}$ ab 60 dB(A)
Nachtschutzzone	--	$L_{eq(Nacht)}$ ab 50 dB(A) und $L_{max(Nacht)}$ ab 6 x 57 dB(A) innen

Meerbusch liegt mit Teilen des Stadtteils Büberich im Bereich der Tagschutzzone 2 und der Nachtschutzzone (siehe Karte). Hier gelten weiterhin Bau- und Nutzungsbeschränkungen, die das Fluglärmgesetz insbesondere für Wohnungen und Schutzbedürftige Einrichtungen im Einzelnen festlegt.

Das Verfahren zur Ermittlung der entsprechenden Lärmbelastung wird vom Gesetzgeber in § 3 vorgeschrieben. Die Pegel sind unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebes nach der Anlage zum Fluglärmgesetz in Verbindung mit zwei Verordnungen zur Durchführung des Gesetzes zu ermitteln.

Hierbei ist festgelegt, wie auf der Grundlage geprüfter Eingangsdaten die Berechnung der Lärmschutzbereiche erfolgt. Für die Beschreibung der vielfältigen mathematisch-technischen Einzelheiten nimmt die Verordnung auf zwei Regelwerke (Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb **AZD** sowie Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen **AZB**) Bezug, die von Expertengruppen beim Umweltbundesamt ausgearbeitet worden sind und auch im Bundesanzeiger veröffentlicht wurden.

Des Weiteren wurden durch die sog. Flugplatzschallschutzmaßnahmen-Verordnung vom 08.09.2009 die Anforderung an die Qualität des baulichen Schallschutzes unter Beachtung des Standes der Schallschutztechnik festgelegt. Bei der Neuerrichtung von Wohnungen in Lärmschutzbereichen müssen die Bauwilligen erhöhte Schallschutzanforderungen für das Gebäude einhalten. Daneben wird auch Art und Umfang erstattungsfähiger Aufwendungen für die schallschutztechnische Nachrüstung

des Wohnungsbestandes und von schutzbedürftigen Einrichtungen geregelt, wenn diese von einem neuen Lärmschutzbereich erfasst werden.

Im Ergebnis bleiben die Konturen der neuen Schutzzonen trotz der abgesenkten  $L_{eq}$  deutlich innerhalb der bisherigen Schutzzone 2. Dies konnte anhand der Daten der Lärmmessstation in Büberich erwartet werden und ist der technischen Entwicklung hin zu lärmärmerem Fluggerät und dem zwischenzeitlichen Verbot für besonders laute, sogenannte Kapitel-2-Flugzeuge geschuldet.

Weite Flächen des Stadtteils Büberich liegen demnach künftig nicht mehr im Lärmschutzbereich nach diesem Gesetz. Entsprechend entfallen dort die bisherigen Beschränkungen der kommunalen Planung (z.B. für Altenheime, Schulen usw.) die sich aus dem Fluglärmgesetz ergaben. Für private Bauherren bedeutet es teilweise eine Erleichterung, weil passiver Lärmschutz im Sinne der 2. FlugLSV dort nicht mehr zwingend gefordert wird. Allerdings gelten daneben voraussichtlich die landeplanerischen Bindungen der Bauleit- und Regionalplanung nach dem Landesentwicklungsplan (LEP gegen Fluglärm), der eigene weitergehende Schutzzonen festsetzt, weiterhin.

Zwar ist eine Neufestsetzung von Lärmschutzbereichen grundsätzlich mit einem Entschädigungsanspruch für Grundstücks- und Wohnungseigentümer verbunden. Dies käme jedoch in der Praxis nur zum Tragen, wenn sich die Zone vergrößert hätte und über die bisherigen Konturen hinaus ginge. Bei bestehenden Flughäfen ist ein Erstattungsanspruch ausgeschlossen, wenn das Gebäude bei der Errichtung in der alten Schutzzone bereits den Schallschutzanforderungen genügen musste. Ebenso ist eine Entschädigung ausgeschlossen, wenn der Flughafen bereits freiwillig oder aufgrund der Betriebsgenehmigung Erstattungen geleistet hat. Damit ist ein Entschädigungsanspruch infolge der Neufestsetzung der Schutzzonen praktisch nicht gegeben. Ansprüche aus den Schutzauflagen und Schutzgebieten der Betriebsgenehmigung bleiben im übrigen unberührt.

Auch das Verfahren der Beteiligung der Gemeinden, Einwohner, Träger öffentlicher Belange und der sonstigen Öffentlichkeit ist im FlugLärmG leider nicht geregelt.

Die Verwaltung hat deshalb vorsorglich vorab noch innerhalb der von der Bezirksregierung gesetzten Frist die sich aus der anliegenden Stellungnahme ergebenden Bedenken angemeldet..

  
Dieter Spindler

Gesehen und weitergeleitet

10

Am 6.7.10

Neuss/Grevenbroich, 30.07.2010

Rhein-Kreis Neuss

Der Landrat  
Amt für Entwicklungs-, Land-  
schaftsplanung und Statistik - 51 -  
Im Auftrag

*[Handwritten signature]*

Kreisverwaltung  
29. Juli 2010  
Neuss

Bezirksregierung Düsseldorf  
Stadt Meerbusch  
Poststelle

Eing.: 05. Aug. 2010



*0 SK, FB 1, FB 1*

EINGEGANGEN

Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 300865, 40408 Düsseldorf

Stadt Meerbusch  
Postfach 1664  
40641 Meerbusch

30. Juli 2010

Rhein-Kreis Neuss  
Amt 01

*Kauf 61*

Datum: 23.07.2010

Seite 1 von 3

Aktenzeichen:  
26.01.05.04  
bei Antwort bitte angeben

über

Kreis Neuss  
Oberstr. 91  
41460 Neuss

Rhein-Kreis Neuss  
Amt für Umweltschutz  
29. Juli 2010  
68zD | 68.1 | 68.2 | 68.3 | 68.4 | 68.5 | 68.6

Herr Bierwirth  
Zimmer: 3023  
Telefon:  
0211 475-3214  
Telefax:  
0211 475-3988  
eduard.bierwirth@  
brd.nrw.de

**Umsetzung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm:  
Festsetzung der Lärmschutzbereiche am Flughafen Düsseldorf  
durch Rechtsverordnung der Landesregierung  
Anhörung**

- Anlagen: Übersicht über die rechtlichen Folgen der  
Fluglärmschutzbereiche  
Übersichtskarte Lärmschutzbereiche (Karte 1)  
Übersichtskarte Tag-Schutzzonen (Karte 2)  
Übersichtskarte Nacht-Schutzzone (Karte 3)  
Daten-CD  
Empfangsbekanntnis

Dienstgebäude:  
Am Bonnheshof 35  
Lieferanschrift:  
Cecilienallee 2,  
40474 Düsseldorf  
Telefon: 0211 475-0  
Telefax: 0211 475-2671  
poststelle@brd.nrw.de  
www.brd.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:  
Bus (u. a. 721, 722)  
bis zur Haltestelle:  
Nordfriedhof

Bahn U78/U79  
bis zur Haltestelle:  
Theodor-Heuss-Brücke

Sehr geehrte Damen und Herren,  
am 07. Juni 2007 ist das neue Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm  
(FluLärmG) in Kraft getreten. Zweck dieses Gesetzes ist es, in der  
Umgebung von Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen und  
baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit und der  
Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen  
Belästigungen durch Fluglärm sicher zu stellen (§ 1 FluLärmG).

Hierzu werden gem. § 4 Abs. 2 FluLärmG durch Rechtsverordnung der  
Landesregierung an den großen zivilen und militärischen Flugplätzen  
Lärmschutzbereiche festgelegt. Diese Lärmschutzbereiche (Tag-  
Schutzzone 1, Tag-Schutzzone 2, Nachtschutzzone) müssen zunächst  
berechnet und kartenmäßig dargestellt sowie anschließend festgesetzt  
werden.

Zahlungen an:  
Landeskasse Düsseldorf  
Konto-Nr.: 4 100 012  
BLZ: 300 500 00 West LB AG  
IBAN:  
DE4130050000004100012  
BIC:  
WELADED

In Nordrhein-Westfalen müssen für folgende Flugplätze Lärmschutz-  
bereiche ausgewiesen werden:



Datum: 23.07.2010

Seite 2 von 3

- Nörvenich (militärisch)
- Geilenkirchen (militärisch)
- Düsseldorf (zivil)
- Köln/Bonn (zivil)
- Dortmund (zivil)
- Münster/Osnabrück (zivil)
- Niederrhein (zivil)
- Paderborn/Lippstadt (zivil)

Vor Erlass der Verordnungen hat der Ordnungsgeber den für seine Entscheidung über Lage und Umfang der einzelnen Lärmschutzzonen erheblichen Sachverhalt vollständig zu ermitteln und der Verordnung zugrunde zu legen.

Das Fluglärmgesetz selbst sieht keine Prüfung und Bewertung der Planungsbelange in Bezug auf die Festlegung der Lärmschutzzonen oder gar eine Anhörung der Gemeinden vor. In Anbetracht des Art 28 Abs. 2 S.1 GG halten wir eine solche Anhörung trotzdem für geboten.

Der Umfang des Flugbetriebs ist durch die Betriebsgenehmigung und die vorhergegangene Planfeststellung festgelegt und darf daher durch die Festlegung der Lärmschutzzonen nicht eingeschränkt werden. Eine Abwägung der Planungsinteressen kann daher nur in einem Planfeststellungsverfahren zur Betriebsgenehmigung durch die zuständige Behörde erfolgen. An diesen Verfahren sind die Gemeinden auch zu beteiligen bzw. bereits in der Vergangenheit beteiligt worden.

Dem gegenüber hängt die Lärmschutzzonenfestlegung allein von den übermittelten Flugbetriebsprognosen ab, die wiederum von der Betriebsgenehmigung abgedeckt sind. Daher können lediglich Fehler bei der Umsetzung des Fluglärmgesetzes sowie der Prognose (§ 2 Abs. 2 S. 2 FluLärmG) Berücksichtigung finden.

Einwände gegen den Inhalt der Prognose können nur hinsichtlich ihrer Plausibilität, also evidenter Fehler, berücksichtigt werden.

Gemäß Beschluss des Landeskabinetts vom 14.10.2008 wurde den als obere Luftfahrtbehörden zuständigen Bezirksregierungen Düsseldorf



und Münster die Aufgabe der Anhörung der Gemeinden übertragen. Ich bin damit für Ihre Anhörung zuständig.

Datum: 23.07.2010

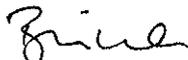
Seite 3 von 3

Ich übersende Ihnen daher beiliegend das Datenerfassungssystem (DES) und die auf dieser Grundlage errechneten Karten mit den Konturen des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Düsseldorf und gebe Ihnen Gelegenheit, **bis spätestens zum 06.09.2010** zu den o. g. Aspekten Stellung dazu zu nehmen.

Zu Ihrer Information teile ich Ihnen bereits jetzt mit, dass eine Fristverlängerung nicht gewährt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

  
(Brink)

## Übersicht über die rechtlichen Folgen der Fluglärmschutzbereiche

### 1.) Gesamter Lärmschutzbereich (Tag-Schutzzone 1 und 2, Nacht-Schutzzone)

a.) § 5 Abs. 1 S. 1 FluLärmG:

Die Errichtung von Krankenhäusern, Altenheimen, Erholungsheimen und ähnlichen in gleichem Maße schutzbedürftigen Einrichtungen ist untersagt.

*Ausnahmen:*

- vor Festsetzung des Lärmschutzbereichs lag schon eine Baugenehmigung bzw. Baugenehmigungsfreiheit vor, § 5 Abs. 4 FluLärmG;
- die nach Landesrecht zuständige Behörde erlässt eine Ausnahme gem. § 5 Abs. 1 S. 3 FluLärmG. Dann sind bei der Errichtung der baulichen Anlage die Schallschutzanforderungen gem. §§ 6, 7 FluLärmG i. V. m. Zweite FlugLSV zu beachten. Mögliche Ansprüche auf Aufwendungserstattung gem. § 9 Abs. 1 und 2 FluLärmG bestehen in diesem Fall nicht.

b.) § 8 Abs. 1 S. 1 FluLärmG:

Ggf. kann ein Anspruch auf Entschädigung in Geld für durch Bauverbot bedingte Wertminderungen und verlorene Aufwendungen für den Grundstückseigentümer bestehen. Die Höhe der Entschädigung wird durch die Behörde festgesetzt. Zahlungspflichtiger ist der Flugplatzhalter.

### 2.) Tag-Schutzzonen 1 und 2

a.) § 5 Abs. 1 S. 2 FluLärmG:

Die Errichtung von Schulen, Kindergärten und ähnlichen in gleichem Maße schutzbedürftigen Einrichtungen ist untersagt.

*Ausnahmen:*

- vor Festsetzung des Lärmschutzbereichs lag schon eine Baugenehmigung bzw. Baugenehmigungsfreiheit vor, § 5 Abs. 4 FluLärmG;
- die nach Landesrecht zuständige Behörde erlässt eine Ausnahme gem. § 5 Abs. 1 S. 3 FluLärmG. Dann sind bei der Errichtung der Anlage die Schallschutzanforderungen gem. §§ 6, 7 FluLärmG i. V. m. Zweite FlugLSV zu beachten. Mögliche Ansprüche auf Aufwendungserstattung gem. § 9 Abs. 1 und 2 FluLärmG bestehen in diesem Fall nicht.

b.) § 8 Abs. 1 S. 1 FluLärmG:

Ggf. kann ein Anspruch auf Entschädigung in Geld für durch Bauverbot bedingte Wertminderungen und verlorene Aufwendungen für den Grundstückseigentümer bestehen. Die Höhe der Entschädigung wird durch die Behörde festgesetzt. Zahlungspflichtiger ist der Flugplatzhalter.

### 3.) Tag-Schutzzone 1

a.) § 5 Abs. 2 FluLärmG:

Die Errichtung von Wohnungen ist grundsätzlich untersagt.

*Ausnahmen:*

- § 5 Abs. 3 FluLärmG sieht weitreichende Ausnahmen vor. So gilt das Verbot u. a. nicht für:
  - + • Wohnungen, die gem. § 35 BauGB im Außenbereich zulässig sind;
  - + • Wohnungen im Geltungsbereich eines vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans, sofern mit der Errichtung innerhalb von sieben Jahren nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs begonnen wird;
  - + • Wohnungen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile gem. § 34 BauGB. In diesen Fällen sind bei der Errichtung die Schallschutzanforderungen gem. §§ 6, 7 FluLärmG i. V. m. Zweite FlugLSV zu beachten;

- gemäß § 5 Abs. 4 FluLärmG gilt das Bauverbot nicht, wenn vor Festsetzung des Lärmschutzbereichs schon Baugenehmigung bzw. Baugenehmigungsfreiheit vorlag.

b) § 8 Abs. 1 S. 1 FluLärmG:

Ggf. kann ein Anspruch auf Entschädigung in Geld für durch Bauverbot bedingte Wertminderungen und verlorene Aufwendungen für den Grundstückseigentümer bestehen. Die Entschädigung wird durch die zuständige Behörde festgesetzt. Zahlungspflichtiger ist der Flughafenbetreiber.

c) bei bereits errichteten Gebäuden oder bestehender Baugenehmigung bzw. Baugenehmigungsfreiheit:

aa) § 9 Abs. 1 FluLärmG:

Ggf. kann ein Anspruch auf Aufwendungsersatz für erforderliche Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe des § 9 Abs. 3, 4 FluLärmG i. V. m. Zweite FlugLSV bestehen. Grundsätzlich können Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Einrichtungen gem. § 5 Abs. 1 S. 1 und 2 FlugLärmG und Wohnungen erstattet werden. Dabei müssen bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen von Aufenthaltsräumen vorgenommen werden, die die Einwirkungen durch Fluglärm mindern. Umfassungsbauteile sind Bauteile, die die Anlage nach außen abschließen wie z. B. Fenster, Türen, Rolladenkästen, Wände, Dächer. Nachbesserungen sind gegenüber einem Austausch vorrangig. Durch die Maßnahmen müssen die Dämm-Maß-Werte des § 5 Zweite FlugLSV erreicht werden. Was dafür im Einzelfall erforderlich ist, ist durch einen Gutachter zu bestimmen.

bb) § 9 Abs. 5 FluLärmG:

Sieht eine angemessene Entschädigung in Geld für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs durch Fluglärm vor. Diese Vorschrift gilt nur bei neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen.

#### 4.) Tag-Schutzzone 2

§ 6 FluLärmG:

Wohnungen dürfen grundsätzlich errichtet werden, jedoch sind dabei die Schallschutzanforderungen von §§ 6, 7 FluLärmG i. V. m. Zweite FlugLSV zu beachten. Die eventuellen Mehrkosten hat der Bauherr zu tragen. 2) +

#### 5.) Nacht-Schutzzone

a) § 5 Abs. 2 FluLärmG: Die Errichtung von Wohnungen ist grundsätzlich nicht gestattet.

*Ausnahmen:*

Es gelten die Ausnahmen von § 5 Abs. 3 und 4 FluLärmG (s.a. Ausnahmen zu 3. a)

b) § 8 Abs. 1 S. 1:

Ggf. kann ein Anspruch auf Entschädigung in Geld für durch Bauverbot bedingte Wertminderungen und verlorene Aufwendungen für den Grundstückseigentümer bestehen. Die Höhe der Entschädigung wird durch die Behörde festgesetzt. Zahlungspflichtiger ist der Flughafen.

c) bei bereits errichteten Gebäuden oder bestehender Baugenehmigung bzw.

Baugenehmigungsfreiheit § 9 Abs. 2, 10:

Ggf. kann ein Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen einschließlich Belüftungseinrichtungen in schutzbedürftigen Einrichtungen gem. § 5 Abs. 1 S. 1 und 2 FlugLärmG und Wohnungen für Räume, die in nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen benutzt werden, nach Maßgabe von § 9 Abs. 3 und 4 FluLärmG i. V. m. Zweite FlugLSV bestehen.

Belüftungseinrichtungen sind technische Anlagen an Fenstern oder Kaminen, die für eine Belüftung der betroffenen Räume sorgen; Klimaanlage zählen nicht dazu. Schlafräume sind Räume, die bestimmungsgemäß und nicht nur kurzzeitig oder vorübergehend zum Nachtschlaf genutzt werden.

**Abkürzungen**

BauGB	Baugesetzbuch
FluLärmG	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm, in der Fassung der Bekanntmachung vom 31.10.2007 (BGBl. 2007 I S. 2550)
Zweite FlugLSV	Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2. FlugLSV) (BGBl. 2009 I S. 2992)



# Flughafen Düsseldorf Übersichtskarte Lärmschutzbereiche

Karte 1

Stand: 02.07.2010

Maßstab 1: 50.000  
(Beim Ausdruck im Format DIN A2.)

### Legende

-  Tag-Schutzzone 1
-  Tag-Schutzzone 2
-  Nacht-Schutzzone

Landesamt für Natur,  
Umwelt und Verbraucherschutz  
Nordrhein-Westfalen





Stadt Meerbusch · Postfach 16 64 · 40641 Meerbusch

**STADT MEERBUSCH**

Bezirksregierung Düsseldorf

DER BÜRGERMEISTER

Cecilienallee 2

Service Recht

40474 Düsseldorf

26.08.2010

Ihr Zeichen	Ansprechpartner	Anschrift / Raum	Mein Zeichen	Telefon / Fax / e-mail
	Heinrich Westerlage	Meerbusch - Büderich Dorfstr. 20 Raum 1		02132 - 916 419 02132 - 916 39 419

**Betr. Umsetzung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm:**

Festsetzung der Lärmschutzbereiche am Flughafen Düsseldorf durch Rechtsverordnung der Landesregierung

Sehr geehrte Damen und Herren

mit Ihrem Schreiben vom 23.07.2010, bei der Stadt Meerbusch eingegangen am 05.08.2010, übersandten Sie das Datenerfassungssystem und die auf dieser Grundlage errechneten Karten mit Konturen von Lärmschutzbereichen für den Flughafen Düsseldorf. Gleichzeitig wurde der Stadt Gelegenheit gegeben, bis spätestens zum 06.09.2010 Stellung zu nehmen. Hierbei wurde ausgeführt, dass lediglich Fehler bei der Umsetzung des Fluglärmgesetzes sowie bei der Prognose nur evidente Fehler Berücksichtigung finden könnten. Eine Fristverlängerung könne nicht gewährt werden.

Hierzu weise ich vorab darauf hin, dass aufgrund einer aus meiner Sicht unangemessenen Terminierung in der sitzungsfreien Zeit und der kurzen Fristsetzung eine Beteiligung von politischen Gremien der Stadt Meerbusch noch nicht stattfinden konnte.

Der Haupt-, Finanz –und Wirtschaftsförderungsausschuss der Stadt wird erst sich in seiner Sitzung vom 9.09.2010 mit dem Thema befassen können.

Ich behalte mir daher vor, die folgende Stellungnahme der Stadt Meerbusch ggf. noch durch weitere Erwägungen aus dem Ausschuss zu ergänzen. Mit dieser Maßgabe nehme ich vorab wie folgt Stellung:

Zweck des Fluglärmgesetzes ist es, wie Sie zu Recht ausführen, in der Umgebung von Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicher zu stellen.

**Konten der Stadtkasse Meerbusch:**

Sparkasse Neuss	210 500	(305 500 00)
Deutsche Bank, Meerbusch	5 385 588	(300 700 10)
Commerzbank AG, Meerbusch	840 444 400	(300 400 00)
Volksbank Meerbusch	71 00 870 015	(370 691 64)
IBAN: DE45 3055 0000 0000 2105 00	SWIFT-BIC: WELA DE DN	

**Öffnungszeiten:**

nach Vereinbarung

Dies Ziel wird durch die jetzt vorgelegten neuen Lärmschutzzonen in Meerbusch nur unvollkommen erreicht werden. Denn ergänzende aktive Lärmschutzmaßnahmen durch Betriebsbeschränkungen, insbesondere z. B. während Tagesrand- und der Nachtzeit, bestimmte An- und Abflugverfahren, Lärmkontingente und Vorgaben an den Maschinen wurden vom Gesetzgeber leider nicht in das Fluglärmschutzgesetz aufgenommen. Solche aktiven Schallschutzmaßnahmen werden nach wie vor leider nur dem Luftverkehrsgesetz im Rahmen der Genehmigungs- und Planungsverfahren vorbehalten.

Im Gegensatz zum bisherigen Gesetz werden allerdings jetzt zwei Schutzzonen für den Tag von 06.00 bis 22.00 Uhr und eine Schutzzone für die Nacht unterschieden. Gegenüber dem alten Fluglärmschutzgesetz erfolgte eine erhebliche Absenkung der Grenzwerte zur Festsetzung der Schutzzonen.

Dies hat auch für das Gebiet der Stadt Meerbusch erhebliche Auswirkungen und stellt aus Sicht der städtischen Bauleitplanung eine seit langem überfällige Anpassung der Siedlungsbeschränkungen an ein verändertes Fluggeschehen da.

Auch nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgericht NRW (Az. 10 D 113 /06 vom 8. April 2008) hat die Stadt Meerbusch die Bauverbote des Fluglärmschutzgesetzes bei der Bebauungsplanung strikt zu beachten. Angesichts dieser erheblichen Beschränkung der gemeindlichen Planungshoheit kann ich nicht nachvollziehen, weshalb der Stadt nur eine Plausibilitätskontrolle möglich sein soll.

Des Weiteren erfolgt nunmehr im FlugLG eine Differenzierung zwischen neuen oder wesentlich erweiterten Flugplätzen und – wie im Fall Flughafen Düsseldorf – bestehenden Flugplätzen. Diese unterschiedliche Behandlung führt ebenfalls zu einer wenig nachvollziehbaren Ungleichbehandlung aller von Fluglärm betroffenen Gemeinden und Ihrer Bürger, wobei leider auch keine summative Betrachtung des Lärmgeschehens verschiedener Lärmquellen vorgeschrieben und vorgenommen wurde.

Die Taglärmschutzzonen werden ausschließlich auf der Grundlage des Dauerschallpegels ermittelt. Bei der Nachtschutzzone wird neben dem Dauerschallpegel darauf abgestellt, ob fluglärmbedingte Maximalpegel mit bestimmten Häufigkeiten in Schlafräumen überschritten werden (sog. NAT-Werte). Als Bezugszeitraum für die Fluglärmrechnung werden nach wie vor die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres (Grundsatz der Realverteilung) herangezogen, nicht jedoch die 6 lautesten Monate. Dies führt konkret gerade beim Parallelbahnsystem auf dem Flughafen Düsseldorf zu sehr umstrittenen Lärmbewertungen und Konturen.

Für **bestehende** zivile Flugplätze wie den Flughafen Düsseldorf ist die Tagschutzzone I das Gebiet in dem 65 dB(A) und die Tagschutzzone II 60 dB(A) durch Fluglärm überschritten werden, die Nachtschutzzone umfasst das Gebiet in dem der Fluglärm 55 dB(A) bzw. 6 x 57 dB(A) übersteigt. Dies wird in der Karte dargestellt und betrifft das Meerbuscher Stadtgebiet aber gerade in weiten Teilen des bevölkerungsreichsten Ortsteils Meerbusch-Büderich.

Meerbusch liegt mit weiten Teilen des Stadtteils Büderich im Bereich der Tagschutzzone 2 und der Nachtschutzzone (siehe Karte). Hier gelten auch weiterhin erhebliche Bau- und Nutzungsbeschränkungen, die schon das Fluglärmschutzgesetz im Einzelnen festlegt. Die Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes (2. FlugLSV) regelt den baurechtlich zu fordernden passiven Schallschutz.

Im Ergebnis bleiben die Konturen der neuen Schutzzonen zwar trotz der abgesenkten  $L_{eq}$  deutlich innerhalb der bisherigen Schutzzone 2. Dies konnte anhand der Daten der Lärmmessstation in Büderich auch erwartet werden und ist wohl der technischen Entwicklung hin zu lärmärmerem Fluggerät und dem zwischenzeitlichen Verbot für besonders laute, sogenannte Kapitel-2-Flugzeuge geschuldet.

Im Lärmschutzbereich der bisherigen Schutzzone 2 des alten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm musste mit Lärmwerten ( $L_{eq}$ ) von bis zu 67 dB(A) gerechnet werden.

Flächenteile des Stadtteils Büderich liegen jetzt künftig zwar nicht mehr im Lärmschutzbereich des FlugLärmG. Entsprechend entfallen dort dessen bisherige Beschränkungen der kommunalen Planung (z.B. für Altenheime, Schulen usw.) Für private Bauherren bedeutet es aber nur dann eine Erleichterung, wenn passiver Lärmschutz im Sinne der 2. FlugLSV dort nicht mehr gefordert wird oder gefordert werden muss..

Leider ist die Landesentwicklungsplanung, speziell der LEP gegen Fluglärm insoweit nicht aktualisiert worden. Dies führt zu Widersprüchen und Unklarheiten im Einzelfall für die Gebietsentwicklungsplanung, die Stadtplanung und letztlich für den Bauwilligen.

Nach dem LEP „Schutz vor Fluglärm“ vom 17.08.1998 muss nach der textlichen Festsetzung zu II Zone B bereits die Regionalplanung erhebliche Einschränkungen bei der Festsetzung vom allgemeinen Siedlungsbereich berücksichtigen. Des Weiteren muss auch die Gemeinde beachten, dass bei der Bauleitplanung in der Zone B reine, allgemein und besondere Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete, Kerngebiete und Sondergebiete, soweit in ihnen nach ihrer Zweckbestimmung Wohnungen und anders besonders empfindliche Anlagen oder Einrichtungen zulässig sind, nicht in einer Weise neu dargestellt bzw. neu festgesetzt werden, die neue Baurechte entstehen lassen. Selbst in der Schutzzone C ist gemäß der textlichen Festsetzung zu III 1 z.B. in der Bauleitplanung im Rahmen der Abwägung zu beachten, dass langfristig von einer erheblichen Lärmbelastung auszugehen ist. Insoweit sind ausdrücklich im besonderen Maße Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen in Sinne des Bundesimmissionschutzgesetzes bzw. im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB für einen angemessenen baulichen Schallschutz zu treffen.

Der Landesentwicklungsplan „Schutz vor Fluglärm“ ist auf der Rechtsgrundlage des Landesplanungsrechts ergangen. Insofern dürfte er, auch nach dem § 16 Fluglärmgesetz weggefallen ist, nicht ohne Weiteres obsolet geworden sein. Auch das OVG für das Land NRW ist in seinem Urteil vom 08.04.2008 zum AZ.: 10 D 113/06 davon ausgegangen, dass an der Wirksamkeit des LEP keine Zweifel bestehen, selbst wenn die zurzeit der Bekanntmachung des Planes im Jahre 1998 gemessenen Fluglärmimmissionen an der zur Lärmschutzzone B gehörenden Messstation im Meerbusch-Büderich den Pegel von 67 dB(A) bereits um ca. 4 bis 5 dB(A) unterschritten haben. Da der LEP die Aufgabe habe, die langfristige Entwicklung lärmempfindlicher Siedlungsstrukturen mit der Entwicklung des Flughafens zu koordinieren und Konfliktsituationen vorsorglich vermeiden solle, spreche nichts dafür, dass seine genannten Vorgaben inzwischen gegenstandslos geworden seien.

Für die Gemeinde bedeutet dies, dass in derartigen Fällen dann allenfalls noch über ein Zielabweichungsverfahren von den verbindlichen Planungsvorgaben des LEP abgewichen werden kann. Insofern geht zwar der LEP davon aus, wie sich aus Ziffer 2.4 ergibt, dass Neufestsetzungen der Lärmschutzbereiche nach dem Fluglärmgesetz infolge Änderung in der Anlage oder im Betrieb von Militärflugplätzen auch Fortschreibungen der Lärmschutzgebiete des LEP „Schutz vor Fluglärm“ erforderlich machen. Ob und inwieweit solche Fortschreibungen auch bei dem bestehenden zivilen Flughafen Düsseldorf mit Rücksicht auf die Änderung der Lärmverhältnisse und des faktischen erreichten Endausbauszustandes und der erschöpften Kapazität anzupassen sind, hätte daher die Landesregierung, die auch nun für den Erlass der Lärmschutzbereiche nach dem Fluglärmgesetz zuständig geworden ist, besser gleichzeitig klargestellt.

Die Richtigkeit der Annahme unterstellt, dass die Reduzierung der Schutzzonen auf eine Abnahme des Fluglärms durch leisere Flugzeuge zurückzuführen ist, bedeutet, dass in der „Differenzfläche“ zwischen bisherigem und neuem Lärmschutzbereich private und öffentliche Bauherren das durch Verordnung bislang festgelegte Mindest-Bauteildämmmaß von 45 dB für Aufenthaltsräume bei genehmigungspflichtigen Vorhaben nicht mehr „einheitlich“ nachweisen müssen, zumindest nicht aus Gründen des Luftverkehrslärms. Von daher könnte gegebenenfalls also eine Minderung der Baukosten eintreten.

Leider stimmt nun die Lärmschutzzone B des LEP „Schutz vor Fluglärm“ nicht mit den vorgesehenen Lärmschutzzonen überein. Der LEP bestimmt aber wie ausgeführt – via Gebietsentwicklungsplan (GEP 99) / Regionalplan und § 1 Abs. 4 BauGB – die Grenzen der Siedlungsentwicklung. Erhebliche Differenzflächen werden schon aus folgender Aufstellung offensichtlich:

<i>Fluglärmgesetz</i>		<i>LEP</i>	
Tagschutzzone 2	über 60 dB(A)	Schutzzone B	67 dB(A) und 75 dB(A)
Nachtschutzzone	über 55 dB(A)	Schutzzone C	62 dB(A) und 67 dB(A)

Unter gleichzeitiger Beachtung der „Zweiten Verordnung zum Fluglärmgesetz“ wären Schallschutzanforderungen, die sich tlw. mit den Aussagen des LEP für Meerbusch überschneiden, vorzusehen. Die Verordnung sagt aus, dass für Aufenthaltsräume einer baulichen Anlage, deren Grundfläche in zwei Isophonenbändern liegt, einheitlich das resultierende bewerte Bauschalldämmmaß des höheren Isophonen-Bandes zugrunde gelegt werden soll. Eine Differenzierung auf Einzelgebäude ist bauordnungsrechtlich für Neubauten in der Schutzzone 2/Nachtschutzzone, nicht vermittelbar. Liegt ein Gebäude innerhalb der Schutzzonen, wäre eine dezidierte Einzelbetrachtung erforderlich, um das Schalldämmmaß festlegen zu können. Auch unter Betrachtung der tatsächlichen Variablen bei Start und Landungen über Büderich ist eine gebäude-, bzw. straßenseitige Festlegung des Fluglärms grundsätzlich dem Bürger kaum vermittelbar.

Auch für Festsetzungen zum Fluglärmschutz im Bebauungsplan außerhalb der neuen Schutzzonen ist dies von besonderer Bedeutung. Außerhalb der neuen Schutzzonen wäre in den Bebauungsplänen, die innerhalb der Schutzzonen B und C nach LEP liegen, jeweils noch ein Schalldämmmaß von 45 dB(A) in Schutzzone B bzw. 40 dB(A) in Schutzzone C festzusetzen.

In wie weit der tatsächliche oder zu erwartende Luftverkehrslärm, der im Rahmen der Betriebsgenehmigung für den Flughafen vom 9.11.2005 in dort anders festgelegten Entschädigungs-Schutzzonen auch angemessen abgebildet und berücksichtigt sein soll, mit den nunmehr vorgesehenen Abgrenzungen richtig prognostiziert wurde, kann von hier letztlich nicht abschließend beurteilt werden.

Der Ordnungsgeber hätte gut getan, hier den betroffenen Kommunen entsprechendes überlagerndes Kartenmaterial, die die verschiedenen Zonen auf unterschiedlichen Rechtsgrundlagen (FluglärmG, LEP, Anschlussgenehmigung) zur Verfügung zu stellen und ihre Geltung für die Gemeinden und den Bürger eindeutig klarzustellen.

Ersatzansprüche kämen jedoch in der Praxis auch nur zum Tragen, wenn sich die Zone vergrößert hätte und über die bisherigen Konturen hinaus gingen. Bei bestehenden Flughäfen wie Düsseldorf ist ein Erstattungsanspruch ausgeschlossen, wenn das Gebäude bei der Errichtung in der alten Schutzzone bereits den Schallschutzanforderungen genügen musste. Ebenso ist eine Entschädigung ausgeschlossen, wenn der Flughafen bereits freiwillig oder aufgrund der Betriebsgenehmigung Erstattungen geleistet hat. Damit ist ein Entschädigungsanspruch infolge der Neufestsetzung der Schutzzonen praktisch nicht gegeben und diese gehen insoweit in Leere.

Leider sind nur die Werte für **neue** oder **wesentlich** baulich erweiterte Zivilflugplätze erheblich niedriger. Sie liegen für die Tagschutzzone I bei 60 dB(A) bzw. Tagschutzzone II bei 55 dB(A) und die Nachtschutzzone bis zum 31.12.2010 bei 53 dB(A) bzw. 6 x 57 dB(A) und ab dem 01.01.2011 bei 50 dB(A) bzw. 6 x 53 dB(A).

Diese vom Gesetz vorgegebene Ungleichbehandlung führt gerade bei sehr stark vom Fluglärm betroffenen Gemeinden und erheblich belastigten Anwohnern wie in Meerbusch zu einer besonders wenig transparenten Differenzierung im Vergleich zu vielen anderen Flughäfen. Umso sorgfältiger und fehlerfreier muss daher die Umsetzung des Gesetzes sein. Die ggf. erforderliche Daseinsvorsorge und Gesundheitsfürsorge würde sonst allein der jeweiligen Rechtsetzung und Rechtsanwendung auf Gemeindeebene überlassen sein, obwohl dies sicher auch die Verpflichtung des Landes ist.

Das Verfahren zur Ermittlung der entsprechenden Lärmbelastung wird vom Gesetzgeber leider nur rudimentär vorgegeben. Das hier konkret durchgeführte Verfahren zum Erlass der Verordnungen ist wenig transparent und die Ergebnisse sind teilweise zu wenig nachvollziehbar oder zu wenig unabhängig verifiziert worden.

Die Pegel waren unter Berücksichtigung von Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebes nach der Anlage zum Fluglärmgesetz in Verbindung mit zwei Verordnungen zur Durchführung des Gesetzes zu ermitteln. In der ersten Verordnung wird hierbei näher geregelt, welche Daten für den Flugbetrieb vom Flugplatzhalter und von der Flugsicherung im Hinblick auf die Festlegung von Lärmschutzbereichen im Umland vorzulegen sind.

Außerdem ist festgelegt, wie auf der Grundlage geprüfter Eingangsdaten die Berechnung der Lärmschutzbereiche erfolgt. Für die Beschreibung der vielfältigen mathematisch-technischen Einzelheiten nimmt die Verordnung auf zwei Regelwerke (Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb AZD sowie Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen AZB) Bezug, die von Expertengruppen beim Umweltbundesamt ausgearbeitet worden sind und auch im Bundesanzeiger veröffentlicht wurden. Des Weiteren wurde mit der zweiten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes, durch die sog. Flugplatzschallschutzmaßnahmen-Verordnung vom 08.09.2009 die Anforderung an die Qualität des baulichen Schallschutzes unter Beachtung des Standes der Schallschutztechnik festgelegt.

Das Fluglärmgesetz legte bereits seit Juli 2007 in seinem § 4 Abs. 2 ausdrücklich fest, dass die Festsetzung der Lärmschutzbereiche durch Rechtsverordnungen der Landesregierung zu erfolgen hat. Gemäß § 4 Abs. 4 sollte der Lärmschutzbereich für einen bestehenden Flugplatz, aber spätestens bis zum Ende des Jahres **2009** neu festgesetzt werden.

Diese gesetzgeberische zeitliche Zielbestimmung wurde hier aus mir nicht erkennbaren Gründen missachtet. Sofern für bestehende Flugplätze, wie im Fall Düsseldorf, bereits Lärmschutzbereiche festgesetzt

waren, gelten diese zwar solange gemäß Art. 3 des Gesetzes zur Verbesserung vor Fluglärm auf der Basis der Vorschriften des alten Fluglärmgesetzes bis zu einer Neufestsetzung fort. Die Verzögerung ging letztlich zu lasten der Eigenentwicklung der Stadt und ansiedlungswilliger Bauherren in Meerbusch.

Im Übrigen sieht das aber auch das Gesetz vor, dass der Lärmschutzbereich neu festzusetzen ist, wenn eine Änderung in der Anlage oder im Betrieb des Flugplatzes zu einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelasteten in der Umgebung führt. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn sich die Höhe des äquivalenten Dauerschallpegels an der Grenze der Tagschutzzone I bzw. an der Grenze der Nachtschutzzone im mindestens zwei dB(A) ändert. Außerdem ist spätestens nach Ablauf von zehn Jahren die Festsetzung des Lärmschutzbereichs daraufhin zu prüfen. Diese Überprüfung war aus Sicht der planenden Stadt auch seit langem durchzuführen.

Des Weiteren haben die im Fluglärmgesetz vorgesehenen Grenzwerte nunmehr allerdings ausdrücklich auch Bedeutung für luftverkehrsrechtlichen Zulassungsverfahren und die dort maßgebliche Zumutbarkeitsschwelle. Über § 13 ist es mit der Ebene der weiteren Fach- und Genehmigungsplanung verknüpft. Allerdings erfolgt leider auch hier keine summative Gesamtbetrachtung verschiedener Lärmquellen, sondern die Regelungen sind nur auf den Fluglärm begrenzt.

Für die Stadt Meerbusch und die Betroffenen in der Umgebung des Flughafens Düsseldorf soll der angemessene Lärmschutz nach dem Fluglärmgesetz selbst nur durch die Einhaltung eines Mindestabstands schutzbedürftiger Nutzungen und - ggf. unter engen Voraussetzungen - durch die Finanzierung passiver Schallschutzmaßnahmen hergestellt werden.

Aus der Sicht der Gemeinde Meerbusch stellt sich dies vom Grundsatz her als Einschränkung der kommunalen Planungshoheit aus Art 28 GG, aus der Sicht der den Benutzungsbeschränkungen unterworfenen Grundeigentümern vor allem als erhebliche Eingriffe bzw. Inhalts- und Schrankenbestimmungen beim Recht auf körperliche Unversehrtheit und Eigentumsgrundrecht aus Art. 14 GG dar.

Für im Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bereits bestehende bauliche Anlagen sowie genehmigte Anlagen greifen die Erstattungsregeln bei Aufwendungen für baulichen Schallschutz in § 9. angesichts der Ausnahmeklauseln des § 9 Abs 3 nicht und bewirken für die überwiegenden Betroffenen gerade beim Flughafen Düsseldorf nichts. Die viel zu kurz greifende erstmals in § 9 Abs. 5 innerhalb der Tagschutzzone I festgelegten Ansprüche auf eine Entschädigung für eine Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs für neue Flugplätze ist ebenfalls für die Bürger der Stadt Meerbusch irrelevant, da diese Tagschutzzone das Stadtgebiet gar nicht erreicht. Die gestörte Lebenswirklichkeit im Außenwohnbereich gerade in Biederich zeigt jedoch den problematischen, erheblich zu niedrig angesetzten Schutz durch die Werte dieser Zone.

Leider enthält das Gesetz eben auch keine Aussage über aktiven Schallschutz. Die Entscheidung über Betriebsregelungen und Einschränkung der Betriebszeiten muss daher weiter als zentrales Element den Genehmigungen und Planfeststellungen für den Flughafen Düsseldorf vorbehalten bleiben und dort in der Abwägung getroffen werden. Solche weitergehenden Beschränkungen hat die Stadt bereits bisher gefordert. Sie wird diese auch in Zukunft besonders nachhaltig einfordern, da die Beeinträchtigungen aufgrund der Verkehrszunahme und der genehmigten zusätzlichen Bewegungszahlen eher zugenommen haben.

Dies dürfte besonders bedeutsam sein im Zusammenhang mit der Abwägung über Nachtflugverbote oder nächtliche Betriebsbeschränkungen betreffend die Anwohner um den Flughafen Düsseldorf. Insofern befindet sich die gesetzgeberische Vorgabe nach wie vor in § 29b Abs. 2 Luftverkehrsgesetz, wonach die Verpflichtung besteht, auf die Nachtruhe der Bevölkerung, also nicht nur auf den Nachtschlaf, in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Dies hat auch der Rat der Stadt Meerbusch einstimmig bereits mehrfach gefordert.

§ 13 des Fluglärmgesetzes lässt allerdings die Möglichkeit unberührt, dass ein Flughafen seinen Planungen einen über die Anforderung des § 2 auch hinausgehendes passives Schallschutzkonzept zugrunde legt. Dies dürfte gerade in Düsseldorf geboten sein, und zwar letztlich natürlich nur als unvollkommene Kompensation für ansonsten eigentlich notwendige aktive Betriebsbeschränkungen in der Genehmigungspraxis der Vergangenheit auf dem Flughafen Düsseldorf.

Des Weiteren geht die Stadt Meerbusch davon aus, dass nach § 13 des Gesetzes auch alle in einer Genehmigung oder Planfeststellung getroffenen weitergehenden passiven Regelungen unberührt bleiben, soweit diese über die jetzigen Ordnungsregeln hinausgehen. Dies ist insofern hier von besonderer Bedeutung, weil beim Flughafen Düsseldorf durch die Anschlussgenehmigung vom 09.11.2005 in der Fas-

sung der ergänzenden Entscheidung bereits in einem so dichtbevölkerten Umland gravierende Betreiberweiterungen nur mit Erstattungsansprüchen für Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen für Tagschutz- und Nachtschutzgebiete unvollkommen kompensiert wurden, wobei hierbei auch Einzelnachweise möglich sein sollen.

Die erste Verordnung zur Durchführung des Fluglärmsgesetzes regelt die Datenerfassung und Berechnungsverfahren für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche näher. Nach § 2 haben der Halter eines Flugplatzes, hier also die Flughafen Düsseldorf GmbH, und die mit der Flugsicherung beauftragten, hier also die DFS, der zuständigen Behörde, auf Anforderung, die für die Ermittlung der Lärmbelastung erforderlichen Auskünfte über den voraussehbaren Flugbetrieb zu erteilen und entsprechende Daten, Unterlagen und Pläne vorzulegen. Kraft ausdrücklicher Anordnung in § 2 Abs. 5 der Verordnung werden die Daten vom Halter des Flugplatzes über Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs und zu den Flugbewegungszahlen und zweitens die mit der Flugsicherung Beauftragten zu den Flugverfahren und Flugstrecken bereitgestellt.

Hierbei sind die Flugbewegungen (Starts und Abflüge sowie Anflüge und Landungen innerhalb eines bestimmten Erfassungsbereichs, die Platzrundenflüge, die Überflüge, die Rollbewegungen vor dem Start und nach der Landung, sowie der Betriebs nebst Gasturbinen der Flugzeuge) zu erfassen. Die Daten beschreiben die Flugbewegungen in einem Prognosejahr, das in der Regel zehn Jahre nach der Anforderung der Behörde liegt. Das Prognosejahr wird von der zuständigen Behörde bestimmt. Die Vorlage der Daten über den Flugbetrieb erfolgt mit einem Datenerfassungssystem nach der Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb AZD.

Ferner sind Unterlagen vorzulegen, in denen die wesentlichen fachlichen Annahmen beschrieben werden, die der Prognose über Art und Umfang des voraussehbaren Flugbetriebs zugrunde liegen. Zukünftige, in der Prognose berücksichtigte Änderungen in der Anlage oder im Betrieb des Flugplatzes sowie in den Flugverfahren sind zu erläutern, sowie Angaben über den Flugplatz mit Flugplatzdaten und -Plänen beizufügen.

Die gesetzlichen Regelungen des Gesetzes sind auch im Lichte der Grundrechte und europarechtlichen Bestimmungen nicht unumstritten. Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm hält mit beachtlichen Erwägungen die Fluglärm-betroffenen durch das Fluglärmsgesetz für völlig unzureichend geschützt.

Selbst wenn die Stadt Meerbusch von dieser Entscheidung des Bundesgesetzgebers auszugehen hat, entspricht das jetzt praktizierte Verfahren im Vorfeld der Rechtsverordnungen kaum der Bedeutung der kommunalen Selbstverwaltungsrechts einerseits und dem Gewicht der Grundrechte auf körperliche Unversehrtheit und Eigentum andererseits.

Während sich der Ordnungsgeber und die hierzu berufenen Stellen trotz der vom Gesetzgeber vorgesehenen Festsetzungen der Lärmschutzbereiche zeitlich erhebliche Verspätungen erlauben, gerade mit der Begründung, dass die hierzu erforderlichen Datenerhebungen und Berechnungen noch nicht früher hätten abgeschlossen werden können, wird nunmehr der Gemeinde noch während der sitzungsfreien Zeit eine kurze Frist zu einer bloßen Evidenzkontrolle im Rahmen dieser Anhörung gesetzt.

Noch gravierender ist die Tatsache, dass eine Bürgerbeteiligung oder Beteiligung sonstiger Träger öffentlicher Belange nicht stattfindet. Das Gesetz des Bundes schreibt ein förmliches Beteiligungsverfahren zwar nicht zwingend vor, obwohl dies ja sowohl in den sonstigen Fachplanungsverfahren als auch in den kommunalen Rechtssetzungsverfahren hinreichend bekannt und bewährt ist und aus gutem Grund vorgesehen ist.

Weshalb aber bei der Festsetzung dieser Lärmschutzbereiche ein solches Verfahren zur Beteiligung der betroffenen Menschen dennoch nicht freiwillig vorgenommen wird, ist nicht zu erkennen. Dies ist nicht mit der formalen Rechtswahl „Rechtsverordnung“, abzutun, bei der eine Beteiligung nicht vorgesehen sei. Gerade durch die vorgenannten Beteiligungsvorschriften wird ja auch gewährleistet, dass keine wesentlichen Gesichtspunkte übersehen werden und auch die Bedeutung des betroffenen Rechtsgutes zum Tragen kommen kann. Insofern spricht dies hier praktizierte Verfahren für eine bürgerferne Betrachtungsweise obwohl dem Gesetz auch eine subjektive Rechtsposition für die betroffenen Bauherren und Grundstückseigentümer hinsichtlich ihrer Einsprüche zu entnehmen ist.

Zur sachgerechten Lösung des Interessenkonfliktes sollte daher auch die Beteiligung aller betroffenen Bürger auch wegen des langen Prognosezeitraumes nachgeholt werden.

Schon die Gemeinde Buderich und die Stadt Meerbusch haben mehrfach erfahren, dass zum Schutze der Entwicklung des Flughafens Düsseldorf eine eigene Entwicklung des Ortsteils abgeschnitten wird. Dies ist umso bedauerlicher und einschneidender, als die Stadt auch von sonstigen höherstufigen Planungen und Fachvorhaben vielfach betroffen wird.

Wenn hier dennoch nur eine so kurze Frist zur Möglichkeit der Prüfung in einem hochkomplexen Regelungszusammenhang auf der Basis umfangreicher Datensammlungen gesetzt wird und darauf hingewiesen, dass eine Verlängerung nicht gewährt werden kann, spricht dies dafür, dass die Zielsetzung der Konfliktvermeidung unzutreffend gewichtet wird.

Die Landesregierung ist zuständig für den Erlass der Rechtsverordnung und sollte dies korrigieren. Das Bundesverfassungsgericht hatte zum Fluglärmschutzgesetz 1971 bejaht, dass bei der Festsetzung von Lärmschutzbereichen kein rein technisch-mathematisches Verfahren der Verarbeitung vorgegebener Daten stattfindet. Vielmehr müsse der Ordnungsgeber eine Abwägungsentscheidung treffen und habe daher innerhalb des gesetzlichen Rahmens eine gewisse Gestaltungsfreiheit und damit Entscheidungsmöglichkeit über das Ausmaß des Eingriffs in die Planungshoheit der betroffenen Gemeinden. Selbst wenn § 4 des jetzt geltenden Gesetzes klarstellt, dass die Festsetzung aufgrund der Grundlage der in § 2 Abs. 2 Satz 2 genannten Werte erfolgt, besteht zumindest bei der Festsetzung des Prognosezeitraums und des maßgeblichen Prognosejahres ein Abwägungs- und Gestaltungsspielraum der zuständigen Behörde. Anderenfalls verstößt dies möglicherweise gegen das Übermaßverbot, das auch vom Bundesverfassungsgericht bei den Entwicklungsinteressen einer vom Lärmschutzbereich betroffenen Gemeinde in den Vordergrund gestellt wird.

Gerade weil die in § 5 enthaltenen Bauverbote sich im Fall der Stadt Meerbusch erheblich auf die kommunale Planungshoheit auswirken, wie gerade die jüngste Vergangenheit auch bei der Planung von schutzbedürftigen Einrichtungen gezeigt hat, ist die Frage, ob und in welchem Umfang die Verordnungskonturen gemeindliche Planungsmöglichkeiten entziehen können, sowohl von der Richtigkeit der zugrunde liegenden Eingangsdaten als auch der Fehlerfreiheit der angewandten Prognose des sich entwickelnden Flugverkehrs maßgeblich abhängig.

Auch das sonstige in den luftverkehrsrechtlichen Verfahren auch beim Flughafen Düsseldorf bekannte absolute Beteiligungsrecht der Gemeinde spricht dafür, den für die Entscheidung über Lage und Umfang der einzelnen Lärmschutzzonen erheblichen Sachverhalt sorgfältig und vollständig zu ermitteln und der Verordnung zugrunde zu legen. Es ist daher auch eine Verpflichtung naheliegend, neben der unmittelbar betroffene Gemeinde zumindest auch alle betroffenen Träger öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden wegen der erheblichen Auswirkungen auf Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung zu diesen raumbezogenen Festlegungen anzuhören. Für die Bürger kann erst recht nichts anderes gelten.

Dies gilt im vorliegenden Fall um so mehr, als sich die vorliegenden luftverkehrsrechtlichen Genehmigungen für den Flughafen Düsseldorf teilweise bereits wiederum in einer vom Flughafen beantragten Änderungsverfahren befinden und zudem selbst durch in der Genehmigung aus November 2005 enthaltene Klauseln unbestimmt und umstritten sind.

Des Weiteren wurde in dem bisherigen Verfahren sowohl von den gemeindlichen Klägern als auch den Privatkägern im Einzelnen detailliert dargestellt, weshalb die jeweiligen früheren Datenerfassungssysteme erhebliche Mängel aufwiesen. Es trifft zwar zu, dass das OVG für das Land NRW und ihm folgend das Bundesverwaltungsgericht in allen Klageverfahren die Klagen gegen die Genehmigung aus 2005 abgewiesen haben. Hierbei wurde diese Abweisung im Hinblick auf die vorgetragenen Ermittlungsfehler und Defizite bei den Datenerfassungen, z.B. hinsichtlich der Routenbelegung des Flugzeugmixes und der Bahnbelegungen usw. im Wesentlichen mit der Tatsache begründet, dass diese Fehler auch aufgrund des Ermessensspielraumes der Genehmigungsbehörde und der erkennbar marginalen Auswirkungen sowie der in den Genehmigungen gerade vorgesehenen Einzelfallregelungen durch einen etwaigen Einzelnachweis bei ausdrücklich festgesetztem Schutzziel kompensiert würden und es insofern nicht auf die kartierte Kontur ankäme. Beim Fluglärmschutzgesetz und den auf dieser Basis zu erlassenden Schutzbereichen stellt sich diese Kompensation jedoch nicht dar, da die Anspruchsbegründung nach dem Gesetz nicht von dem Schutzziel abhängt, sondern von den genau kartierten Lärmschutzbereichen.

Umso mehr wäre daher im vorliegenden Fall auch eine Beteiligung privater Betroffener und sonstiger Stellen erforderlich gewesen. Angesichts der unmittelbar wirkenden Norm für zahlreiche betroffene Anlieger und die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde in Ihrem größten Ortsteil, hätte sich hier jedoch empfohlen zumindest freiwillig auch eine solche Beteiligung durchzuführen.

Des Weiteren ist es bedenklich, dass die zuständigen obersten Landesbehörden soweit erkennbar nicht mehr als eine bloße eigene Plausibilitätsprüfung vorgenommen haben.

Gerade wenn die Lärmschutzzonenfestlegung nach Ausführung der Bezirksregierung hier auch von übermittelten Flugbetriebsprognosen abhängt, die wiederum von der Betriebsgenehmigung abgedeckt sind, hätte besonders intensiv geprüft werden müssen, ob die Prognose zutreffend auf der Basis realistischer Daten erfolgt ist.

Die Erstellung des Datenerfassungssystems erfolgte durch die Airsight GmbH. Als Grundlage dienten vom Flughafen und der Deutschen Flugsicherung gelieferte Daten. Dies ist ebenso wie die Berechnungsmethode vom FluLärmG, der 1. FlugLSV und den Regelwerken AzD und AzB vorgegeben und deshalb prinzipiell nicht zu beanstanden.

Soweit hier erkennbar, wurden durch die Kombination von Flugplan- und Radardaten die standortspezifischen Besonderheiten (Nachtflüge, Verspätungen, Flottenmix) ermittelt und anhand der durch die Betriebsgenehmigung vorgegebenen Limitierung in die Zukunft fortgeschrieben. Somit wird mit dem neuen Schutzbereich wohl der im ungünstigsten Fall auftretenden Belastung Rechnung getragen. Anhand der Daten der Lärmmessstation 2 in Buderich ist jedenfalls erkennbar, dass der derzeitige tatsächliche  $L_{eq}$  über die sechs verkehrsreichsten Monate tatsächlich bei 59,1 bis 60,1 dB(A) liegt.

Wenn eine weitere Beteiligung der Gemeinden und der Bürger oder Träger öffentlicher Belange nicht stattfindet, muss der Ordnungsgeber jedoch durch eigene Amtsermittlung sicherstellen, dass auch das gelieferte Datenmaterial und deren Umsetzung entsprechend den vorstehend geschilderten komplexen Berechnungsverfahren zusammengestellt und zutreffend bewertet wurde. Hierzu reicht es nicht aus, im Wesentlichen auf entsprechende Auswertungen einer wohl vom Flughafen Düsseldorf beauftragten privaten Gesellschaft abzustellen. Es wird auch nicht ersichtlich, weshalb die zuständige Behörde als Prognosejahr gerade das Jahr 2017 angesetzt hat., zumal zur Analyse des Luftverkehrsaufkommens auf die sechs verkehrsreichsten Monate 2008, auf der Basis des abgeflogenen Flugplanes, abgestellt worden sein soll.

Des Weiteren wird auf die Betriebsgenehmigung vom 09.11.2005 abgestellt. Hierbei wird die mögliche Abwicklung von 131.000 Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten zugrunde gelegt, da dies die allerdings- nur theoretisch maximal -mögliche Anzahl sei. Insoweit ist jedenfalls aus der Sicht der Stadt aktuell zu bemängeln, dass die offene Frage der Rechtmäßigkeit und Durchführbarkeit der streitigen Genehmigung von nochmals 43 Bewegungen in weiteren 56 Wochenstunden nicht erkennbar berücksichtigt wurde.

Hier hätte auch diese Prognose darstellen müssen, ob die gerade von der Landesregierung ausdrücklich beabsichtigte Überprüfung dieser Genehmigung im Lichte der von sonstigen Gutachten und Annahmen bisher gesicherten Kapazität von 37 Flugbewegungen pro Stunde reduziert werden wird und daher diese Prognose nicht tragen kann.

Auch die Komplexität und Fülle der sonstigen, von der deutschen Flugsicherung gelieferten Flugverlaufsdaten und der Angaben zu An- und Abflugstrecken, des Flottenmixes, die zudem auch diese Unsicherheit ebenfalls aufweisen, lässt es zudem für die Landesregierung als Ordnungsgeber eigentlich zwingend geboten erscheinen, sich hierbei einer eigenen sachverständigen Begutachtung zu bedienen. Dies gilt insbesondere bei der Frage, ob die angesetzten Luftfahrzeuggruppen langfristig realistisch sind und auch der Rollverkehr unter Berücksichtigung der Abstellpositionen nicht anders hätte bewertet werden müssen.

Dies gilt umso mehr, als bereits seit Jahren ein Antrag auf Planfeststellung für Änderung der Vorfeldflächen West läuft, jedoch dies Verfahren gerade noch nicht abgeschlossen ist. Insofern würden sich möglicherweise auch Verschiebungen ergeben, wenn dies Ergebnis des Planfeststellungsverfahrens nicht quasi hier prognostisch vom Ordnungsgeber Landesregierung schon vorweggenommen würde.

Auch bei den An und Abflugflugrouten ist die Eindeutigkeit z. B bei der Startbahnbelegung fraglich. Zumindest hätte erklärt werden müssen, wie das beauftragte Unternehmen selbst die vorgelegten Daten zusätzlich verifiziert und im Einzelfall selbst recherchiert hat und in wie weit die Fluggesellschaften oder nicht interessierte unbefangene Stellen beteiligt worden sind. Auch die erwarteten Passagierzahlen sind in diesem Zusammenhang nicht näher erläutert.

Für alle Betroffenen ist so nicht sicher beurteilbar, welchen Einfluss welche zugrunde genommenen Annahmen, Daten und Recherchen eigentlich haben. Aufgrund der etwaigen Auswirkung auf die Möglichkeit, auf seinem Grundstück mit oder ohne Schallschutz bauen zu können bzw. ggf. einen Erstattungsan-

spruch zu haben, hätte diese Prüfung näher dargestellt und objektiv vom Verordnungsgeber selbst gründlich verifiziert werden sollen. Dies gilt umso mehr als sich der Stand der Lärmwirkungsforschung fortentwickelt und auch die von der Weltgesundheitsorganisation angesetzten Grenzwerte erheblich unter den hier angenommenen Werten des Bundesgesetzgebers liegen.

Selbst Meerbusch als mittlere Gemeinde kann ohne alle entsprechenden Berechnungs- und Datengrundlagen, eigene technischen und personellen Ressourcen daher nur darauf vertrauen, dass hier *wohl alles richtig gelaufen* ist .

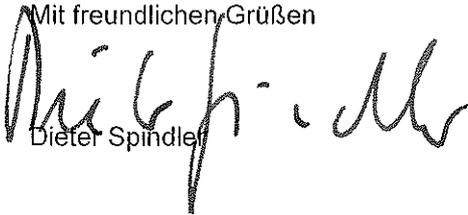
Angesichts der auch bei den bisherigen luftrechtlichen Genehmigungsverfahren am Flughafen Düsseldorf erst im Gerichtsverfahren oftmals nachgeschobenen und erzwungenen Nachbesserungen an den Betriebsregelungen und Schutzauflagen wäre es hier eher angebracht gewesen , wenn unabhängige Gutachter im Auftrag des zuständigen Ministeriums vertrauensbildend tätig geworden wären .

Aufgrund des ausdrücklichen erwähnten Begriffs der Nachbarschaft in § 1 Fluglärmgesetz dürfte das Gesetz zumindest auch auf die Verleihung subjektiver Rechte der Anwohner in der Umgebung von Flugplätzen zielen.

Die angesprochenen baulichen Nutzungsbeschränkungen sind Maßnahmen einer vorbeugenden Konfliktbewältigung. Diesem Ziel hätte das gewählte Verfahren und das Ergebnis stärker gerecht werden müssen.

Deshalb verbleiben auf der Seite der Stadt Meerbusch zumindest die vorstehend geschilderten Bedenken gegen die vorgeschlagenen neuen Lärmschutzzonen .

Mit freundlichen Grüßen



Dieter Spindler