

Stadt Meerbusch, FB 4
Bereich Planung

Az.: 4/61.20.01 / Az.: 4/61.26.03 / Az.: 4/61.26.05

Meerbusch - Büderich
FRIEDHOFWEG/LINDENTHOF

FNP-Änd. Nr. _____
 B-Plan Nr. vorhabenbezogener 6

Lfd.Nr.	Behörden, sonstige Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden	beteiligt	Beteiligung	beteiligt	erneute Beteiligung
			vom <u>28.3.2006</u> bis <u>4.5.2006</u>		vom _____ bis _____
			Stellungnahmen gem. § 3 (2) BauGB	Stellungnahmen gem. § 3 (2) i. V. mit § 3 (3) BauGB	

	Name	x	x	NEIN	JA	x	NEIN	JA
1	Rhein-Kreis Neuss	X			<u>27.3.2006</u> <u>4.5.2006</u>			
2	Staatl. Umweltamt Krefeld Immissionsschutz	X		<u>11.5.2006</u>				
3	Staatl. Umweltamt Krefeld Wasser- u. Abfallw.	X		<u>11.5.2006</u>				
4	Finanzamt Neuss (Offenlage)	X						
5	Forstamt	X		<u>30.3.2006</u>				
6	Amt für Agrarordnung							
7	Landwirtschaftskammer Rheinland	X		—				
8	Staatshochbauamt							
9	Geologisches Landesamt NRW	X		—				
10	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben							
11	Oberfinanzdirektion Köln							
12	Wasser- und Schifffahrtsamt							
13	Neue Deichschau Heerdt							
14	Deichverband Lank							
15	Deutsche Post Bauen, Düsseldorf							
16	Deutsche Telekom AG, PTI 14 (nur Büderich)	X		<u>6.4.2006</u>				
17	Deutsche Telekom AG, PTI 13							
18	Wassernetz Osterath, WBM (nur Osterath)							
19	RWE Transportnetz, (Hochspannungsnetz), Dortmund	X		—				
20	RWE Netzservice, Neuss	X		<u>31.3.2006</u>				
21	Wirtschaftsbetriebe Meerbusch (WBM)	X		—				
22	RWE Netzservice, Operation Gas, Duisburg							
23	Ruhrgas AG / PLE doc							
24	DB Services Immobilien, Köln							
25	Wehrbereichsverwaltung West							
26	Landesbetrieb Straßenbau NRW, NL KR (nur BAB)							
27	Landesbetrieb Straßenbau NRW, NL MG	X		<u>25.4.2006</u>				
28	Flughafen Düsseldorf	X			<u>2.5.2006</u>			
29	DFS Deutsche Flugsicherung	X		—				
30	Rheinische Bahngesellschaft	X		—				
31	Stadtwerke Krefeld, Verkehrsbetriebe							
32	BVR - Busverkehr Rheinland							

	Name	x	x	NEIN	I	JA	x	NEIN	I	JA
33	Industrie- und Handelskammer	X		25.4.2006						
34	Handwerkskammer	X		—						
35	Kreishandwerkerschaft	X		—						
36	Rheinisches Amt für Bodendenkmalpflege	X		—						
37	Rheinisches Amt für Denkmalpflege	X		4.5.2006						
38	Gesamtverband der ev. Kirchengemeinden	X		3.4.2006						
39	Evgl. Kirchengemeinde Büderich	X		—						
40	Evgl. Kirchengemeinde Osterath									
41	Evgl. Kirchengemeinde Lank/Strümp									
42	Erzbistum Köln (nur Büderich)	X		—						
43	Bistum Aachen									
44	Kath. Kirchengemeinde Büderich	X		3.4.2006						
45										
46	Kath. Kirchengemeinde Osterath									
47	Kath. Kirchengemeinde Lank									
48	Kath. Kirchengemeinde Strümp									
49	Neuapostolische Kirche des Landes NRW	X		5.4.2006						
50	Landesverband der Jüdischen Gemeinde	X		—						
51	Landeshauptstadt Düsseldorf	X		10.4.2006						
52	Stadt Neuss									
53	Stadt Krefeld									
54	Stadt Duisburg									
55	Stadt Willich									
56	Stadt Kaarst									
57	Verein Linker Niederrhein									
58	Stadtverband der Kleingärtner e.V.									
59	Naturschutzverbände, Landesbüro Oberhausen									
60	Naturschutzbund Kreisverband, Meerbusch									
61	ISH, Kabelnetz	X		—						
62	Bezirksregierung Düsseldorf / Luftfahrtbehörde	X		28.4.2006						
63										
64										
65										
66										
67										
68										
69										
70										
71										
72										
73										

Wolfram Siebeck



Wassingstraße

40667 Meerbusch

Tel.: 02132/70418

Fax.: 02132/937648

Tel. gesch.: 0211/828556-11

Fax gesch.: 0211/828556-19

Mobil: 0172 216 44 25

e-mail: w.siebeck@pohlandt-gbv.de

An das
Planungsamt der Stadt Meerbusch
Wittenberger Str. 21

20.04.2006

40668 Meerbusch

EINGANG:	
Umlauf	<input type="checkbox"/> 21. April 2006
weiter an: 61.2/Ki	



Betreff: geplantes Seniorenheim Friedhofweg / Lindenhof
Meerbusch Büberich, Vorhabenbezogener Bebauungsplan

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich bin der Pächter der Stallungen des Lindenhofes, welche unmittelbar an die Rückseite der Mauer des alten Kirchturms angrenzen, sowie der Pächter der sich an das für eine Bebauung vorgesehene Grundstück angrenzenden Weiden am Friedhofweg.

Die Beantwortung meiner Fragen zu meinem Schreiben vom 11.03.04 habe ich aus dem Internet zur Kenntnis genommen. Zugleich möchte ich mich für das sehr konstruktive Gespräch mit Herrn Kirsten vom 11.04.06 bei Ihnen bedanken.

Ergänzend zu meinem o.a. Schreiben möchte ich nachfolgendes festhalten:

1. Ich begrüße, insbesondere auch aus Sicherheitsgründen, dass die Mauer zum alten Kirchturm hin nicht geöffnet wird.
2. Meine Bedenken an der Richtigkeit des Verkehrsgutachtens erhalte ich aufrecht. Ich bezweifle, dass der Friedhofweg den zukünftigen Verkehr auch nach dem geplanten Umbau entsprechend aufnehmen kann. Die Parkplatzsituation ist, insbesondere bedingt durch Standesamt, Gaststätte Gulasch, Ballettschule etc., heute schon an bestimmten Tagen sehr unbefriedigend. Sie wird sich sicherlich eher weiter verschärfen. Ferner ist in dem Gutachten auch nicht berücksichtigt worden, dass wir auch regelmäßig mit unseren Pferden dort entlang müssen. Vielleicht sollte in diesem Zusammenhang auch noch einmal über die Schaffung eines Parkplatzes am Apelter Weg / Landsknecht nachgedacht werden.

- 3. Die Belieferung meines Stalles scheint nach Ihrer Beantwortung geklärt.
- 4. Den Misthaufen werde ich auf die Rückseite des Lindenhofes links von dem Eingang verlegen (siehe Skizze). Es wird relativ trockener Mist (Späne und Leinstreu) anfallen, den wir regelmäßig entsorgen lassen werden.
- 5. Die zur Zeit noch existierende restliche Mauer am Ende des Lindenhofes (siehe Skizze) muss durch einen entsprechenden Eingang ersetzt werden, sodass dann auch ein zweiter Fluchtweg wieder zur Verfügung stehen wird. Auch muss über diesen Weg die Entsorgung (Mistabfuhr) vorgenommen werden.
- 6. Die von mir gepachteten Pferdekoppel muss einen neuen Eingang im Bereich des Friedhofweges erhalten (siehe Skizze).

Abschließend möchte ich noch anmerken, dass der Lindenhof ca. einen halben Meter unterhalb des Straßenhöhe des Friedhofweges liegt. Die Dachentwässerung und die Entwässerung des Innenhofes erfolgt zur Zeit noch über drei, nur zum Teil noch intakte Sickerungsschächte, die sich im Bereich des Bauvorhabenträgers befinden. Vor Baubeginn muss unbedingt die Entwässerung neu geregelt werden, da sonst unser Stall schon bei einem normalen stärkeren Regenguss unweigerlich unter Wasser stehen würde. Der damalige Investor, der den Abriss der Reithalle durchgeführt hat, hat diese Arbeiten nicht zu Ende geführt. Zugleich weise ich darauf hin, dass die Stallungen des Lindenhofes und die Tenne nur teilweise über Fundamente verfügen.

Während der Bauphase erwarte ich zudem von dem Bauvorhabenträger, dass unsere Grenze entsprechend durch einen geeigneten Bauzaun (auch wegen der Pferde) gesichert wird und dass die Fluchtwege, auch für die Pferde, entsprechend vorhanden sind und freigehalten werden.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung. Auch können Sie oder der Bauvorhabenträger jederzeit mit mir einen Ortstermin vereinbaren.

Mit freundlichen Grüßen


 Wolfram Stöckel

.....T.....Com

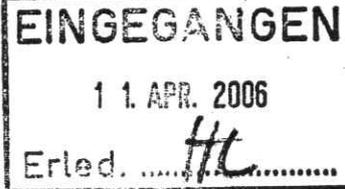
Deutsche Telekom AG, T-Com
Postfach 10 07 09, 44782 Bochum

für 18.4.

Planungsgemeinschaft Lotze+Schöne

Karlstrasse 30

40210 Düsseldorf



Ihre Referenzen

Unser Zeichen	PTI14, PPB4-3 Klaus-Peter Brunkow 29/06
Durchwahl	(0211) 885 - 16265
Datum	6. April 2006
Betrifft	Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG, die aus dem beigegeführten Plan ersichtlich sind. Wir bitten Sie, diese Planunterlagen nur für interne Zwecke zu benutzen und nicht an Dritte weiterzugeben.

Wir haben dann keine Einwände gegen Ihre Planungsabsichten, wenn die erforderlichen Betriebsarbeiten (z.B. im Falle von Störungen) an den Telekommunikationslinien jederzeit sichergestellt sind und die Mindestabstände zu unseren Telekommunikationslinien eingehalten werden. Ein Überbauen unserer Anlagen ist nicht gestattet.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an Telekommunikationslinien vermieden werden.

Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden über die zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Deutschen Telekom AG T-Com, TI NL West, PTI 14, Hellersbergstr.35, 41460 Neuss über die Lage informieren.

Die genaue Örtliche Lage der Telekommunikationslinien ist ggf. durch Querschläge zu ermitteln.

.....
Deutsche Telekom AG
T-Com, Technische Infrastruktur Niederlassung West, Karl-Lange-Str. 29, 44791 Bochum
Postfach 10 07 09, 44782 Bochum
Telefon: +49 234 505-0, Telefax: +49 234 505-4110, Internet: www.t-com.de
Postbank Saarbrücken (BLZ 590 100 66), Kto.-Nr. 166 078-666
Dr. Klaus Zumwinkel (Vorsitzender)
Kai-Uwe Ricke (Vorsitzender), Dr. Karl-Gerhard Eick (stellvertretender Vorsitzender),
Dr. Heinz Klinkhammer, René Obermann, Lothar Pauly, Walter Raizner
Amtsgericht Bonn HRB 6794, Sitz der Gesellschaft Bonn, USt.-IdNr. DE 123475223, WEEE-Reg.-Nr. DE 50478376
Zertifiziert nach DIN EN ISO 9001 : 2000 und DIN EN ISO 14001

Hausanschrift
Postanschrift
Telekontakte
Konten
Aufsichtsrat
Vorstand
Handelsregister

2

...T...Com...

Datum 6. April 2006
Empfänger Planungsgemeinschaft Lotze+Schöne
Blatt 2

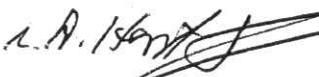
Die Kabelschutzanweisung der Deutschen Telekom AG ist zu beachten.

Eine Neuverlegung von Telekommunikationslinien ist zurzeit nicht geplant.

Mit freundlichen Grüßen

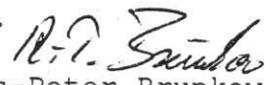
i. A.

Holger Hecker



Anlage(n)

i. A.


Klaus-Peter Brunkow



Straßen.NRW.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
Niederlassung Mönchengladbach · Postfach 101027 · 41010 Mönchengladbach

Planungsgemeinschaft
Lotze + Schöne

Karlstraße 30

40210 Düsseldorf

Niederlassung Mönchengladbach

Kontakt: Herr Budnick
Telefon: 02161/ 409-290
Fax: 02161/ 409-215
E-Mail: klaus.budnick@koeln.strassen.nrw.de
Zeichen: 4800/42.060/2.10.07.20
(Bei Antworten bitte angeben.)
Datum: 25.04.2004

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6 Bereich: Friedhofweg/ Lindenhof, Meerbusch-Büderich

hier: Öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB

Ihr Schreiben vom 27.03.2004

Anlage: Skizze des freizuhaltenden Sichtfeldes

Sehr geehrte Damen und Herren,

das o.a. Plangebiet wird im Süden von einen Abschnitt der Landesstraße 30 innerhalb der Ortsdurchfahrt Meerbusch-Büderich begrenzt: **Abschnitt 2, Stat. 0,625 bis Stat. 0,636 (Einmündungsbereich Friedhofweg)**. Baulastträger der Landesstraße ist das Land Nordrhein-Westfalen. Gegen den o.a. Bebauungsplan werden seitens der hiesigen Niederlassung keine Bedenken erhoben, wenn folgendes beachtet wird:

Das Sichtfeld auf den Radweg ist von Bepflanzung (Pflanzkübel) > 80 cm freizuhalten. (Sichtfeld = Abstand Radweg 1,50m/ Schenkellänge beidseitig 20,0m), siehe Anlage.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

(Budnick)

EINGEGANGEN

27. APR. 2006

Erled.



Rhein-Kreis Neuss
Der Landrat



Kreishaus Grevenbroich
Lindenstr. 2-16
D-41515 Grevenbroich
Telefonzentralen
Neuss 02131 928 - 0
Grevenbroich 02181 601 - 0
Fax 02181 601 - 1198
info@rhein-kreis-neuss.de
www.rhein-kreis-neuss.de

- Kreishaus Neuss · 41456 Neuss
- Kreishaus Grevenbroich · 41513 Grevenbroich

Planungsgemeinschaft Lotze & Schöne
Karl-Straße 30
40210 Düsseldorf

rhein

Grevenbroich, 04.05.2006

Amt
Amt für Entwicklungs-
und Landschaftsplanung

Gebäude
Kreishaus Grevenbroich
Lindenstraße 10
41515 Grevenbroich
Auskunft erteilt
Herr Temburg
Etage / Zimmer
4 457
Telefon
02181 601 6120
Telefax
02181 601 6199
e-mail
planung@rhein-kreis-
neuss.de

Bankverbindungen
Sparkasse Neuss
Konto 120 600
BLZ 305 500 00

Postbank Köln
Konto 301 585 03
BLZ 370 100 50

Volksbank
Düsseldorf Neuss e.G.
Konto 500 170 001 6
BLZ 301 602 13

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof

hier: Ergänzende Stellungnahme aus wasserwirtschaftlicher
Sicht

Datum und Zeichen Ihres Schreibens: 27.03.2006
Az.: 61.1-14-26

Sehr geehrter Herr Lotze,

ergänzend zur Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange im Rahmen
der Offenlage vom 27.04.2006 wird aus wasserwirtschaftlicher Sicht zum
vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 6 wie folgt Stellung genommen:

Die Präzisierung der Art und Weise der Niederschlagswasserbeseitigung
zeigt, dass mit der Beschreibung *Regenwasser von Fahrflächen über die
belebte Bodenzone nicht* die im Anhang der Offenlage dargestellte Mulde
sondern Vegetationsflächen, die undurchlässig gestalteten Flächen an-
grenzen, gemeint sind.

Den Ausführungen wird unter der Vorraussetzung zugestimmt, dass alle
Bereiche, in denen gezielt versickert werden soll, frei von Kontaminatio-
nen des Untergrundes sind. In diesem Sinne sind die Hinweise zu durch-
lässigen Flächenbefestigungen bzw. der letzte Abschnitt der Stellung-
nahme der Unteren Wasserbehörde vom 01.03.2006 maßgebend.

Anmerkung: Befestigungen wie Schotterrassen und Rasengitter stellen
durchlässige Flächenbefestigungen mit nur teilweise belebter Bodenzone
dar.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

gcz.

Dipl.-Ing. Marcus Temburg
Techn. Kreisangestellter

neuss

Durchschrift

1
0
Stadt Meerbusch
Bereich Planung
Postfach 16 64
40641 Meerbusch

Stadt Meerbusch
Dezernat III
Eing.: 12. Mai 2006
weiter an:
FB 4 FB 5 FB 6 Sim PG St

Amt 68

zur Kenntnisnahme und Verbleib.

Im Auftrag

Dipl.-Ing. Marcus Temburg
Techn. Kreisangestellter

Stadt Meerbusch
Fachbereich 4
Eing.: 12. Mai 2006
Gdst./Plg. Verh. Bau Umw. Grdver.

Rhein-Kreis Neuss
Amt für Umweltschutz
14. MAI 2006

EINGANG:	15. Mai 2006
Umlauf	<input type="checkbox"/>
weiter an:	61.2 /ki für



Rhein-Kreis Neuss
Der Landrat

Stadt Meerbusch
Poststelle
Eing.: 28. April 2006

Kreishaus Grevenbroich
Lindenstr. 2-16
D-41515 Grevenbroich
Telefonzentralen
Neuss 02131 928 - 0
Grevenbroich 02181 601 - 0
Fax 02181 601 - 1198
info@rhein-kreis-neuss.de
www.rhein-kreis-neuss.de

Kreishaus Neuss · 41456 Neuss
 Kreishaus Grevenbroich · 41513 Grevenbroich

Planungsgemeinschaft Lotze & Schöne
Karl-Straße 30
40210 Düsseldorf

rhein

Grevenbroich, 27.04.2006

Amt
Amt für Entwicklungs-
und Landschaftsplanung

Gebäude
Kreishaus Grevenbroich
Lindenstraße 10
41515 Grevenbroich

Auskunft erteilt
Herr Temburg
Etage / Zimmer
4 457

Telefon
02181 601 6120
Telefax
02181 601 6199

e-mail
planung@rhein-kreis-
neuss.de

Bankverbindungen

Sparkasse Neuss
Konto 120 600
BLZ 305 500 00

Postbank Köln
Konto 301 585 03
BLZ 370 100 50

Volksbank
Düsseldorf Neuss e.G.
Konto 500 170 001 6
BLZ 301 602 13

**Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich,
Friedhofweg/Lindenhof
hier: Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange im Rahmen
der Offenlage**

Datum und Zeichen Ihres Schreibens: 27.03.2006
Az.: 61.1-14-26

Zu der vorgelegten Planung nehme ich wie folgt Stellung:

Gesundheitsfürsorge

Das Kreisgesundheitsamt verweist auf seine Ausführungen aus der Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange vom 26.03.2004.

Wasserwirtschaft

Aus wasserrechtlicher Sicht bestehen gegen die die vorgelegte Planung; d.h. Versickerung des Dachniederschlagswassers mittels Rohr-Rigolen und Beseitigung des Niederschlagswassers von Fahr- und Stellflächen über eine Mulde, keine Bedenken, wenn nachfolgende Maßgaben beachtet werden:

1. Auf Grund der Entfernung zwischen den zu entwässernden Verkehrsflächen und dem Muldenstandort muss anfallendes Niederschlagswasser gepumpt werden, sofern es nicht oberflächlich z.B. über Rinnen der Versickerung zulaufen kann. Die Einleitung in die Mulde muss in jedem Fall oberirdisch erfolgen und die Einstautiefe der Anlage darf 30 cm nicht überschreiten.
2. Versickerungsanlagen sind grundsätzlich 2 m von Grundstücksgrenzen und dem 1,5-fachen der Baugrubentiefe von Gebäuden ohne wasserdruckhaltende Abdichtung der Unterkellerung sowie mit der

neuss

Anlagensohle mindestens 1 m über dem höchsten zu erwartenden Grundwasserstand anzulegen.

Ergänzende Information:

Antragsformulare für die wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung des Niederschlagswasserfinden stehen im Internet unter: www.rhein-kreis-neuss.de unter der Rubrik „Bürger“ nach Eingabe des Suchbegriffs „wasserrechtliche Erlaubnis“. Wählen Sie unter den angezeigten Möglichkeiten „Niederschlagswasser in den Untergrund oder in ein Gewässer einleiten durch private Haushalte und Landwirtschaft- Antrag“.

Im Auftrag

H2.

Dipl.-Ing. Marcus Temburg
Techn. Kreisangestellter

Durchschrift

Stadt Meerbusch
Bereich Planung
Postfach 16 64
40641 Meerbusch

Stadt Meerbusch
Dezernat III
Eing.: - 2. Mai 2006
weiter an:
FB 4 FB 5 FB 6 SIm PG St

Amt 68

zur Kenntnisnahme und Verbleib.

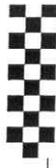
Im Auftrag

Marcus Temburg

Dipl.-Ing. Marcus Temburg
Techn. Kreisangestellter

EINGANG: -3. Mai 2006
Umlauf
weiter an: 61.2 /ki *fu*

Stadt Meerbusch
Fachbereich 4
Eing.: - 2. Mai 2006
Gdst Plg. Verm. Bau Umw. Grdver.


Einwender 5

+49 211 162771



vom 30.5.2006

Bezirksregierung Düsseldorf

Bezirksregierung Düsseldorf, Postfach 30 08 65, 40408 Düsseldorf

 Planungsgemeinschaft
 Lotze + Schöne
 Karlstraße 30
 40210 Düsseldorf

nachrichtlich:

 Ministerium für
 Bauen und Verkehr
 z. Hd. Herrn Barthel
 Haroldstraße 4

40213 Düsseldorf



EINGANG:	18. Mai 2006
Umlauf <input type="checkbox"/>	<i>[Signature]</i>
weiter an: 61.1	<i>[Signature]</i>

 Telefon 0211 475-3700
 Fax 0211 475-3988
 rudolf.dohmes@bezreg-
 duesseldorf.nrw.de
 Zimmer 12.02.00
 Auskunft erteilt:
 Herr Dohmes

 Aktenzeichen
 59.1.140
 bei Antwort bitte angeben

Datum: 28. April 2006

**Stadt Meerbusch / Büderich - Vorhabenbezogener B-Plan Nr. 6 -
 Seniorenresidenz Sunrise**

 Lärmschutzbereich Flughafen Düsseldorf, Schutzzone 2,
 Landesentwicklungsplan (LEP) IV Zone B
 Benachrichtigung der Träger öffentlicher Belange über die öffentliche
 Auslegung gem. § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB)
 Meine luftrechtliche Zustimmung vom 18.07.2005
 Ihr Schreiben vom 24.04.2006

 Dienstgebäude:
 Fischerstraße 2
 Lieferanschrift:
 Cecilienallee 2,
 40474 Düsseldorf
 Telefon 0211 475-0
 Fax 0211 475-2671
 poststelle@brd.nrw.de
 www.bezreg-
 duesseldorf.nrw.de

Sehr geehrter Herr Lotze,

 zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 6 haben Sie mich als
 Träger öffentlicher Belange anlässlich der öffentlichen Auslegung gem.
 § 3 (2) Baugesetzbuch (BauGB) erneut beteiligt.

 Für die von mir zu vertretenden Belange wurde dem Vorhaben mit
 Datum vom 18.07.2005 im Sinne des § 5 Abs. 1 Satz 2 des Gesetzes
 zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmSchG) zugestimmt.

 Öffentliche Verkehrsmittel:
 DB bis Düsseldorf Hbf
 U-Bahn Linien U78, U79
 Haltestelle:
 Nordstraße

 Zahlungen an:
 Landeskasse Düsseldorf
 Konto-Nr.: 4 100 012
 BLZ: 300 500 00 West LB AG
 IBAN:
 DE4130050000004100012
 BIC: WELADED0

+49 211 162771

Gegen die o.g. Zustimmung legte die Flughafen Düsseldorf GmbH (FDG) mit Datum vom 17.08.2005 Widerspruch ein, den ich mit Widerspruchsbescheid vom 26.09.2005 zurückgewiesen habe. Die FDG beklagt nunmehr mit Datum vom 25.10.2005 diese Zustimmung. Das verwaltungsgerichtliche Verfahren Flughafen Düsseldorf GmbH / Bezirksregierung Düsseldorf (Verwaltungsgericht Düsseldorf; Az.: 6 K 4651 / 05) ist eingeleitet. In diesem Verfahren hat das Gericht bis dato noch keine Entscheidung (Beschluss, Urteil) getroffen.

Seite 2 / 28. April 2006

Bei der Bearbeitung des Satzungsbeschlusses zu dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 6 bitte ich daher, den Aspekt der ausstehenden verwaltungsgerichtlichen Entscheidung über die Rechtmäßigkeit meiner Zustimmung zu berücksichtigen.

Meine luftrechtliche Bewertung als Grundlage dieser Zustimmung wird von mir weiterhin vollinhaltlich vertreten.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Dohmes



Kapellmann und Partner, Postfach 190115, 40111 Düsseldorf

Einschreiben/Rückschein
 Stadt Meerbusch
 Fachbereich Planen und Bauen
 Bereich Planung
 Wittenberger Straße 21



Zertifiziert nach DIN EN ISO 9001

www.kapellmann.de

DÜSSELDORF

40668 Meerbusch

vorab per Telefax: 02150 / 916 39 241



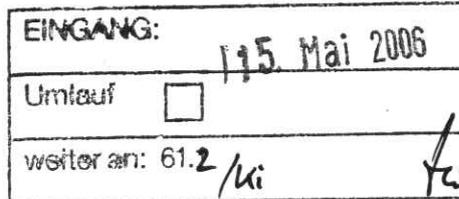
Düsseldorf, 02.05.2006
 Durchwahl: 0211/600500-55
 hendrik.schilder@kapellmann.de
 Dr.Schi/Bü

- Prof. Dr. Klaus Oehmen^{1,4}
- Dr. Klaus Eschenbruch^{1,2,3,11}
- Dr. M.-Maximilian Lederer^{1,2}
- Marino Loy^{1,5}
- Dr. Kai-Uwe Hunger^{1,2}
- Dr. Claus von Rintelen^{1,2}
- Dr. Ralf Steding¹
- Dr. Hans-Peter Kulartz⁸
- Dr. Walter Scheerbarth¹
- Dr. Harald Brock
- Dr. Hans-Claudius Scheef¹
- Dr. Antonius Ewers¹
- Dr. Jürgen P. Schlösser, LL.M.
- Dr. Barbara Gay
- Thomas Jelitte
- Dr. Hendrik Röwekamp
- Dr. Hendrik Schilder
- Peter Leicht²
- Angela Lindfeld
- Dr. Florian Kirchof¹

BERLIN

- Dr. Christian Bönker¹
- Dr. Martin Jung¹
- Dr. Guido Schulz^{1,7}
- Dr. Michael Wolters¹
- Dr. Martin Lailach¹
- Dr. Andreas Ott
- Dr. Eva Reininghaus
- Dr. Harald Poff
- Dr. Christoph Steiner

UNSER ZEICHEN: 509/06DH44 D2/6504-word
Flughafen Düsseldorf / Stadt Meerbusch



Sehr geehrter Herr Kirsten,
 sehr geehrte Damen und Herren,

FRANKFURT/MAIN

- Dr. Martin Havers¹
- Dr. Markus Planker¹
- Christoph Lichtenberg¹
- Dr. Kerstin Müller^{1,10}
- Dr. Stefan Pützenbacher^{1,4}
- Dr. Florian Schrammel
- Dr. Christian Lührmann
- Marcus Assion

wir zeigen gemäß **anliegender** Vollmacht an, dass wir die rechtlichen Interessen der Flughafen Düsseldorf GmbH im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 6, Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof, vertreten. Gegen diesen Bebauungsplan erheben wir

MÖNCHENGLADBACH

- Prof. Dr. Klaus D. Kapellmann^{1,2}
- Dr. Werner Langen^{1,2}
- Dr. Ewald Hansen¹
- Monika Mittendorf¹
- Dr. Alexander Kus^{1,2}
- Dr. Reinhard Lethert^{1,2}
- Dr. Stefan Kaiser^{1,2}
- Guido Meyer^{1,6}
- Jochen Piefenbrink^{1,9}
- Dr. Heiko Fuchs¹
- Dr. Frank Verfürth⁹
- Dr. Anja Birkenkämper
- Dr. Tom Giesen
- Dr. Günter Krings, LL.M.¹
- Dr. Matthias Freund
- Dr. Andreas Berger
- Dr. Marc Diekmann, LL.M.
- Dr. Gerolf Sonntag
- Dr. Axel Kallmayer
- Dr. Tilman Diekamp, MJUR

Einwendungen.

Im Einzelnen:

MÜNCHEN

- Dr. Jochen Markus¹
- Dr. Alexander Hajbt^{1,5}
- Dr. Susanne Kapellmann¹
- Dr. Marcus Hödl¹

BERLIN
 Anna-Louisa-Karsch-Straße 2
 SpreePalais am Dom
 10178 Berlin
 Telefon: 030/399769-0
 Telefax: 030/399769-91
 b@kapellmann.de

DÜSSELDORF
 Stadttor 1
 40219 Düsseldorf
 Telefon: 0211/600500-0
 Telefax: 0211/600500-91
 d@kapellmann.de

FRANKFURT/MAIN
 Oberlindau 76-78
 60323 Frankfurt am Main
 Telefon: 069/719133-0
 Telefax: 069/719133-91
 f@kapellmann.de

MÖNCHENGLADBACH
 Rheinbahnstraße 28-38
 41063 Mönchengladbach
 Telefon: 02161/811-8
 Telefax: 02161/811-777
 mg@kapellmann.de

MÜNCHEN
 Schäfflerstraße 8
 Schäfflerhof
 80333 München
 Telefon: 089/242168-0
 Telefax: 089/242168-61
 m@kapellmann.de

- 1) zugelassen auch beim OLG/KG
- 2) Fachanwalt für Bau- und Architektenrecht
- 3) Fachanwalt für Steuerrecht
- 4) Fachanwalt für Verwaltungsrecht
- 5) Fachanwalt für Arbeitsrecht
- 6) Fachanwalt für Insolvenzrecht
- 7) Licencié spécial en droit européen (Brüssel)
- 8) Adv. nat. pub.
- 9) Dipl.-Finanzwirt
- 10) Dipl.-Verwaltungswirtin
- 11) Vereidigter Buchprüfer

1 Bauverbot des § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG

Der Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für die Seniorenresidenz befindet sich bekanntlich in der Lärmschutzzone 2 des Verkehrsflughafens Düsseldorf, der von unserer Mandantin betrieben wird. Nach § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG dürfen im Lärmschutzbereich eines Flughafens u.a. Altenheime nicht errichtet werden. Nach § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG kann hiervon die nach Landesrecht zuständige Behörde eine Ausnahme zulassen, wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat am 18.07.2005 eine solche Zulassungsentscheidung getroffen. Diesbezüglich ist vor dem Verwaltungsgericht seitens unserer Mandantin Klage erhoben worden, über die noch nicht entschieden worden ist.

1.1 Wirkung des Bauverbotes

Das Bauverbot des § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG ist bei der gemeindlichen Bauleitplanung als Rechtsvorschrift zwingend zu beachten. Der betroffenen Gemeinde steht es nicht mehr frei, eine eigenverantwortliche Entscheidung über die Errichtung oder den Standort von schutzbedürftigen Daseinsvorsorgeeinrichtungen im Lärmschutzbereich zu treffen.

BVerfG, DÖV 1982, S. 194; Soell, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 5 FluglärmG, Rn. 17; Lorenz, DB 1973, Beilage 6 S. 5; Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg, § 1 Rn. 147 a.

Im Gegensatz zum Bauverbot des § 5 Abs. 2 FluglärmG entfaltet das Verbot des § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG darüber hinaus **unmittelbare Wirkung gegenüber den einzelnen Grundstückseigentümern.**

Soell, a.a.O., Rn. 24; Lorenz, a.a.O., S. 6.

1.2 Relevanz des Bauverbotes für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan

Aufgrund der anhängigen Anfechtungsklage bzgl. der Zulassungsentscheidung der Bezirksregierung Düsseldorf ist diese weder bestandskräftig noch vollziehbar, da die Anfechtungsklage gem. § 80 Abs. 1 VwGO aufschiebende Wirkung entfaltet.

Selbst wenn man unterstellen wollte, dass die Zulassungsentscheidung nur eine unselbstständige Verfahrenshandlung ist, hat jedenfalls eine Überprüfung dieser Zulassungsentscheidung in einem etwaigen Normenkontrollverfahren gegen den Bebauungsplan zu erfolgen. Insoweit besteht eine Parallele zu der Situation, wenn das Bebauungsplangebiet im Geltungsbereich einer Landschaftsschutzverordnung liegt und deshalb eine Befreiung von dieser Verordnung erforderlich ist. In einer solchen Fallgestaltung ist der Bebauungsplan nur wirksam, wenn mit der notwendigen Zulassungsentscheidung sicher zu rechnen ist oder bereits eine bestandskräftige Befreiung erteilt wurde. Das

BVerwG, BauR 2004, S. 786 ff.,

führt hierzu wörtlich aus:

*„Wirksam ist der Bebauungsplan hingegen, wenn für die geplante bauliche Nutzung die Erteilung einer Ausnahme oder Befreiung von diesen Bestimmungen rechtlich möglich ist, weil **objektiv eine Ausnahme- oder Befreiungslage gegeben ist** und einer Überwindung der naturschutzrechtlichen Verbotsregelung auch sonst nichts entgegen steht. (...) Im Übrigen ist allerdings bereits geklärt, dass eine bestandskräftig erteilte Befreiung infolge ihrer Tatbestandswirkung von allen Staatsorganen, insbesondere auch von den Gerichten, zu beachten ist. Läge also ein den Widerspruch zwischen Bebauungsplan und Landschaftsschutzverordnung auflösende*

Befreiung vor, so käme es in der Tat allein auf die Beurteilung durch die Fachbehörde an, die die Befreiung erteilt hat. Ob die bestandskräftige Befreiung zu Recht erteilt worden wäre, ob also eine Befreiungslage objektiv gegeben wäre, dürfte das Gericht nicht überprüfen.“

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 6 für die Seniorenresidenz Sunrise könnte daher nur dann wirksam als Satzung beschlossen werden, wenn entweder eine bestandskräftige Zulassungsentscheidung der Bezirksregierung Düsseldorf vorläge – was nicht der Fall ist -, oder jedenfalls eine positive Zulassungsentscheidung in objektiv rechtmäßiger Weise ergehen könnte.

Basierend auf dieser Rechtslage kann also letztlich dahin stehen, ob die Zulassungsentscheidung der Bezirksregierung Düsseldorf ein selbständig anfechtbarer Verwaltungsakt ist oder nicht. Jedenfalls ist der vorliegende vorhabenbezogene Bebauungsplan nur dann wirksam, wenn die Zulassungsentscheidung objektiv rechtmäßig ist.

1.3 Rechtswidrigkeit der Zulassungsentscheidung

Dies ist indes nicht der Fall, sondern die Zulassungsentscheidung der Bezirksregierung Düsseldorf erweist sich als rechtswidrig. Im Einzelnen:

1.3.1 Hintergrund und Grundzüge des Bauverbotes

Dem gesetzlichen Bauverbot des § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG liegt die Annahme zugrunde, dass die Bewohner bzw. Benutzer schutzbedürftiger Einrichtungen empfindlicher auf den Fluglärm reagieren als der Durchschnitt der Bevölkerung. Um die Bewohner bzw. die Benutzer dieser Einrichtungen hinreichend vor dem Fluglärm zu beschützen, ordnet der Gesetzgeber ein präventives Verbot der Ansiedlung dieser Einrichtungen an. Die zugrunde liegende gesetzgeberische Intention fasst das

BVerwG, DÖV 1982, S. 194, 195

wörtlich wie folgt zusammen:

*"Er wollte aus gesundheitspolitischen Gründen sicherstellen, dass in exakt abgrenzbaren Gebieten mit voraussehbar besonders hoher Fluglärmbelastung **grundsätzlich keine lärmschutzbedürftigen Gemeinschaftseinrichtungen** der in § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG genannten Art mehr **errichtet** und in einem engeren, voraussichtlich extrem lärmbelasteten Bereich keine neuen Wohngebiete im Außenbereich festgesetzt werden (vgl. BTDrucks.V/355, S. 4; BTDrucks.V/4427, S. 3, 6; Verhandlungen des Deutschen Bundestages, 6. Wp., S. 5914). Die sich daraus ergebenden Ziele des Gesetzgebers dienen dem **Interesse der Allgemeinheit am Schutz vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm** und sind mit der verfassungsmäßigen Ordnung vereinbar."*

Aufgrund des präventiven Verbotes der Ansiedlung kommt es nach dem Willen des Gesetzgebers auch nicht darauf an, ob die potentiellen Benutzer oder Bewohner an Fluglärm gewöhnt sind oder bereit sind, diesen hinzunehmen, oder auf die Möglichkeit des passiven Schallschutzes bei den entsprechenden Gebäuden. Vielmehr ist nach der gesetzlichen Ausgangslage die Schutzbedürftigkeit so hoch zu bewerten, dass ein generelles Bauverbot angezeigt ist. Der Gesetzgeber gibt also der körperlichen Unversehrtheit, die durch Art. 2 Abs. 2 GG geschützt ist, den Vorrang gegenüber der aus Art. 14 Abs. 1 GG folgenden Baufreiheit.

Die Ausnahmemöglichkeit des § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG knüpft folgerichtig auch nicht an eine besondere Härte für den Grundeigentümer an, sondern an das öffentliche Interesse an der Errichtung von schutzbedürftigen Einrichtungen. Mit der Möglichkeit einer ausnahmsweisen Zulassung der Errichtung einer solchen Einrichtung bezweckt der

Gesetzgeber offensichtlich die Verhinderung eines Versorgungsnotstandes der Bevölkerung, wenn z.B. in akzeptabler Entfernung keine Möglichkeit besteht, die Einrichtung außerhalb des Lärmschutzbereiches des Verkehrsflughafens zu errichten. Zu denken ist dabei z.B. an eine kleinere Gemeinde in Gegenden mit wenigen Ortschaften, die mit ihrem Gebiet vollständig im Lärmschutzbereich eines Flughafens liegt, die aber dennoch Bedarf für die Errichtung z.B. einer Grundschule hat, weil das bisherige Gebäude z.B. baufällig ist und darüber hinaus die nächst gelegene andere Grundschule in einer Entfernung liegt, die für Grundschüler selbst mittels eines Schulbusses unzumutbar wäre.

Nicht ausreichend für die Zulassung einer Ausnahme sind folgerichtig reine Zweckmäßigkeit oder finanzielle Erwägungen.

Soell in: Landmann/Rohmer, UmweltR, § 5 FluglärmG, Rn. 3.

Es muss letztlich mit dem Standort der Einrichtung im Lärmschutzbereich die Einrichtung als solche stehen oder fallen.

1.3.2 Zulassungsentscheidung rechtswidrig

Auf Basis dieser gesetzlichen Ausgangslage hält der Zulassungsbescheid vom 08.07.2005 der Bezirksregierung Düsseldorf einer rechtlichen Überprüfung nicht stand, weil mangels eines dringenden öffentlichen Interesses an der Errichtung der Seniorenresidenz Sunrise objektiv die Voraussetzungen des § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG nicht erfüllt waren. Im Einzelnen:

1.3.2.1 Mangel an Altenheimplätzen irrelevant

Die Bezirksregierung Düsseldorf beruft sich im Wesentlichen auf einen Mangel an Altenheimplätzen, insbesondere im Stadtteil Buderich. In den Stellungnahmen des Rhein-Kreises Neuss und der Stadt Meerbusch, auf die sich die Zulassungsentscheidung be-

zieht, wird darüber hinaus auf das Fehlen von Alternativgrundstücksflächen der Stadt Meerbusch hingewiesen, zumal alternative Entwicklungsansätze nicht vorhanden seien. Dieselbe Argumentation findet sich auch in der Begründung zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

Dies vermag indes nicht zu begründen, warum die Ansiedlung der geplanten Seniorenresidenz im Lärmschutzbereich **dringend geboten** ist. Vielmehr handelt es sich um allgemeine **Bedarfs- und Zweckmäßigkeitserwägungen**. Die Stadt Meerbusch und noch nicht einmal der Stadtteil Büberich liegen voll umfänglich im Lärmschutzbereich des von unserer Mandantin betriebenen Flughafens. Bereits deshalb wäre es ohne weiteres möglich, den Bedarf an Altenheimplätzen an anderen Standorten im Stadtgebiet zu decken. Warum es keine Alternativflächen geben soll, wird aus den uns vorliegenden Unterlagen nicht deutlich. Vielmehr handelt es sich um eine unsubstantiierte Spekulation der beteiligten Behörden. Es ist schlichtweg unglaubwürdig, dass im Stadtgebiet der Stadt Meerbusch keine Bauflächen vorhanden sein sollen, auf denen ein Altenwohnheim errichtet werden könnte. Sofern bisher etwaig notwendige Konzepte und Bebauungspläne hierfür nicht aufgestellt sind, ist dies ein **Versäumnis der Stadt Meerbusch**, das aber nicht zur dringenden Gebotenheit der Ansiedlung der Seniorenresidenz "Sunrise" im Lärmschutzbereich des Flughafens Düsseldorf führen kann. Wenn bereits der bloße Bedarf für eine schützenswerte Einrichtung für die ausnahmsweise Zulassung nach § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG genügen würde, wäre das Bauverbot des § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG faktisch gegenstandslos. Keine Gemeinde und kein privater Träger baut ein Krankenhaus, ein Altenheim oder eine Schule, wenn hierfür kein Bedarf gesehen wird. Auch die Bezirksregierung Düsseldorf war zunächst der hier vertretenen Auffassung und hielt den Nachweis eines dringend gebotenen Bedarfes für nicht geführt. Warum es dennoch zum Erlass des Bescheides mit genau gegenteiligem Inhalt gekommen ist, kann nicht nachvollzogen werden.

1.3.2.2 Konzept, Infrastruktur und Lärmgewöhnung irrelevant

Die Vorhabenträgerin "Sunrise Senior Living Germany GmbH" beruft sich in ihrem Schreiben vom 25.05.2004 auf ihr Beherbergungskonzept, das auf der Erfahrung beruht, dass die meisten Bewohner der Seniorenresidenzen aus der unmittelbaren Nachbarschaft der Residenz stammen. Deshalb seien die Bewohner an den Fluglärm gewöhnt. Darüber hinaus beruft sich die Vorhabenträgerin auf die günstige Lage des potentiellen Baugrundstückes, da sich dieses unmittelbar im Zentrum von Buderich befindet. Hierauf nimmt auch die Begründung zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans Bezug.

Dieser Argumentation ist die Bezirksregierung in ihrem Bescheid richtigerweise nicht gefolgt. Diese ist der Auffassung, dass die Behauptung bzgl. der **Bewohnerstruktur nicht belegt** ist und insbesondere die älteren Menschen sich zu besonders schutzwürdigen Personen entwickeln. Dem ist voll umfänglich zuzustimmen. Die angebliche Bewohnerstruktur führt nicht zur Zulässigkeit eines Altenwohnheimes im Lärmschutzbereich eines Flughafens. Entsprechend der gesetzlichen Grundannahme soll im Lärmschutzbereich generell kein Altenheim errichtet werden. Dementsprechend müssen nach Ansicht des Gesetzgebers die im Lärmschutzbereich eines Flughafens lebenden Personen im Falle eines Umzugs in eine Seniorenresidenz aus dem Lärmschutzbereich wegziehen. Dies geschieht einzig und allein zum Schutz dieser besonders schützenswerten Personen. Es soll gerade verhindert werden, dass diese Personen im Falle ihrer Pflegebedürftigkeit im Lärmschutzbereich verbleiben und so gesundheitliche Schäden erleiden. Wenn es aber richtigerweise überhaupt keine Seniorenresidenzen im Lärmschutzbereich gibt, würden sich zwangsläufig die Bewohner von außerhalb des Lärmschutzbereiches angesiedelten Seniorenresidenzen auch aus Personen zusammensetzen, die vorher im Lärmschutzbereich wohnhaft waren. Dies entspricht der gesetzlichen Konzeption des § 5 FluglärmG. Die Annahme in der Begründung zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes, dass im Falle eines Wegzuges die älteren Menschen psychische oder physische

Schäden erleiden würden, ist zum einen im Hinblick zumindest auf physische Schäden abwegig und zum anderen sind diese Überlegungen mit dem übergeordneten Schutzziel des § 5 FluglärmG nicht zu vereinbaren. Im Rahmen der geplanten Novellierung des FluglärmG ist auch keine Änderung des § 5 FluglärmG in den maßgeblichen Punkten vorgesehen. Offenbar ist also auch der Gesetzgeber zum heutigen Zeitpunkt der Auffassung, dass besonders schutzwürdige Personen im Lärmschutzbereich eines Flughafens nicht angesiedelt oder verbleiben sollen. Dahinter steckt zugleich die zu respektierende gesetzgeberische Wertung, dass die angeblichen negativen Folgen einer Umsiedlung älterer Menschen vor dem Hintergrund des Schutzzieles des § 5 FluglärmG hingenommen werden müssen.

Unerheblich sind darüber hinaus die Möglichkeiten von passivem Schallschutz an den Fronten des Seniorenwohnheimes. Es bedarf eigentlich keiner besonderen Erwähnung, dass ältere Menschen sich nicht nur in einem Gebäude aufhalten, sondern auch im Freien. Dann sind sie aber ungehindert dem Fluglärm ausgesetzt. Gerade dies will das Bauverbot des § 5 Abs. 1 Satz 1 FluglärmG verhindern. Bezeichnenderweise geht auch das Dezernat 37 der Bezirksregierung davon aus, dass es dem Heimbetreiber kaum gelingen dürfte, eine die Interessen der Heimbewohner nicht beeinträchtigende Wohnqualität zu sichern. Dem ist nichts hinzuzufügen.

Von Interesse sind in diesem Zusammenhang auch die Ausführungen der Vertreter des Gesundheitsamtes des Rhein-Kreises Neuss im Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Verkehrslandesplatzes Mönchengladbach. Wir überreichen als **Anlage 1** einen Auszug aus dem Protokoll des Erörterungstermines vom 23.06.2005. Demnach ist im Rahmen dieses Termines seitens des Rhein-Kreises Neuss explizit darauf hingewiesen worden, dass ältere und alte Menschen auf Lärmbelastung ganz anders reagieren als jüngere. Dies ist insbesondere auf die geringere Schlafentiefe zurückzuführen. Aufgrund dieser führt eine Lärmexposition zu verstärkten Aufwachphasen. Eine höhere Frequenz an Aufwachphasen führt zu langfristigen gesundheitlichen Beeinträchtigungen. Zu erwarten sind

demnach u.a. eine andere Atemfrequenz und das Nachlassen der Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit. Diese Ausführungen stehen in krassem Widerspruch zu der Begründung des Bebauungsplanentwurfes. Auf Grundlage der Aussagen im Planfeststellungsverfahren müsste die Stadt Meerbusch gerade dafür Sorge tragen, dass die z.Zt. im Lärmschutzbereich des Flughafens Düsseldorf angesiedelten älteren Bewohner diesen Bereich verlassen, damit sie mit zunehmendem Alter nicht die geschilderten gesundheitlichen Beeinträchtigungen erleiden. Genau das Gegenteil soll aber auf Basis des Bebauungsplans passieren: Die Stadt Meerbusch ermöglicht mit diesem die **Neuansiedlung** von Senioren im Lärmschutzbereich.

Die in der Nähe befindliche Infrastruktur vermag ebenfalls nicht die dringende Gebotenheit der Ansiedlung der Seniorenresidenz gerade im Lärmschutzbereich des Verkehrsflughafens Düsseldorf zu rechtfertigen. Es gibt im Gebiet der Stadt Meerbusch auch andere Standorte, die über gute Infrastruktur verfügen und die nicht im Lärmschutzbereich des Flughafens liegen.

Letztlich handelt es sich bei sämtlichen Erwägungen der Vorhabenträgerin um bloße Zweckmäßigungs- und Wirtschaftlichkeitserwägungen. Offenbar befürchtet man keine vollständige Auslastung eines anderen Orts angesiedelten Altenwohnheimes zu erreichen. Solche Überlegungen führen indes nicht zur dringenden Gebotenheit der Ansiedlung der Seniorenresidenz im Lärmschutzbereich und sind darüber hinaus inhaltlich nicht nachzuvollziehen, da auch kein anderer Betreiber rechtmäßigerweise eine Seniorenresidenz im Lärmschutzbereich des Verkehrsflughafens Düsseldorf errichten wird können und deshalb die älteren Menschen aus dem Stadtteil Buderich zwangsläufig in eine etwas weiter entfernte Seniorenresidenz werden umziehen müssen. Dies geschieht einzig und allein zu ihrem eigenen Schutz.

1.3.2.3 Verstoß gegen Landesentwicklungsplan

Schließlich verstößt der Bebauungsplan auch gegen höherrangiges Recht. Es liegt ein

Verstoß gegen Ziff. 4.5.2 des Landesentwicklungsplanes "Schutz vor Fluglärm" vor. Nach § 13 Abs. 6 LPIG sind die Festsetzungen eines Landesentwicklungsplanes von den Behörden des Landes im Rahmen der ihnen obliegenden Aufgaben zu beachten.

Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird neues Baurecht für eine besonders lärmempfindliche Einrichtung geschaffen. Die Aufstellung des Bebauungsplanes ist notwendig, weil sich die **geplante Seniorenresidenz nicht** in die in der näheren Umgebung vorherrschende offene Bauweise **einfügt**. Ohne den Bebauungsplan wäre das Vorhaben daher unzulässig. Dabei kann es nicht darauf ankommen, ob sich die Art der Nutzung in die nähere Umgebung einfügen würde. Eine solche Differenzierung ist Ziff. 4.5.2 des Landesentwicklungsplanes nicht zu entnehmen. Dieser **unterscheidet** nicht zwischen der Art und dem Maß der baulichen Nutzung, sondern stellt einzig und allein darauf ab, ob durch die gemeindliche Bauleitplanung ein Vorhaben ermöglicht wird, das zuvor unzulässig war. Genau dies ist vorliegend der Fall, da ein Einfügen im Sinne von § 34 BauGB nicht gegeben ist.

1.4 Beeinträchtigung der Einwenderin

Unsere Mandantin ist durch die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans, obwohl keine rechtmäßige Zulassungsentscheidung nach § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG vorliegt und möglich ist, in ihren eigenen Rechten beeinträchtigt. Der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 6 ermöglicht die Ansiedlung von besonders schutzwürdigen Personen im Lärmschutzbereich 2 des Verkehrsflughafens Düsseldorf, die nachfolgend Einwendungen gegen den Betrieb des Flughafens, gerade gestützt auf ihre besondere Schutzwürdigkeit, erheben könnten. Darüber hinaus besteht die Gefahr von Entschädigungsforderungen gem. §§ 9, 12 FluglärmG. Hierbei spielt es keine Rolle, dass u.U. zunächst solche Entschädigungsforderungen nicht drohen. Die Neufassung des FluglärmG, **Anlage 2**, sieht u.a. eine deutliche Reduzierung der in den Lärmschutzbereichen zulässigen Immissionen vor. Es werden dann drei verschiedene Schutzzonen eingerichtet, und zwar die Tagesschutzzonen 1 und 2 und eine Nachtschutzzone. § 9 Abs. 1 des Entwurfes sieht für

Eigentümer eines in der neuen Tagesschutzzone 1 gelegenen Grundstückes, auf denen Einrichtungen der Daseinsversorgung angesiedelt sind, einen Erstattungsanspruch für passive Schallschutzmaßnahmen vor, wenn das Gebäude nicht bereits zuvor durch Schallschutzmaßnahmen hinreichend geschützt worden ist. Ob die im Bebauungsplanverfahren geforderten Schallschutzmaßnahmen für die Seniorenresidenz auch unter Berücksichtigung der Neufassung des FluglärmG ausreichend sind, ist aufgrund der noch nicht abschließenden Beratung dieser Neufassung nicht gewährleistet. Für den Fall der Erweiterung eines bestehenden Flugplatzes sollen sogar nach der geplanten Neufassung des FluglärmG noch geringere Anforderungen für das Entstehen einer Entschädigungspflicht des Flugplatzbetreibers gelten. Infolgedessen muss unsere Mandantin befürchten, dass im Falle des Inkrafttretens des neuen FluglärmG jedenfalls im Falle einer späteren Erweiterung ihres Betriebes selbst dann Entschädigungsforderungen seitens der Vorhabenträgerin erhoben werden können, wenn die Seniorenresidenz bei der Errichtung mit Schallschutzmaßnahmen versehen wird, die nach momentanem Recht noch ausreichend sind. Letztlich handelt es sich um eine Fallgestaltung, die mit der heranrückenden Wohnbebauung an einen emittierenden Betrieb verglichen werden kann. In einer solchen Fallgestaltung ist allgemein anerkannt, dass der emittierende Betrieb Abwehransprüche geltend machen kann.

2 Weitere Abwägungsmängel

Darüber hinaus lässt der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes weitere Abwägungsmängel erkennen, da die zugrunde liegenden Gutachten fehlerhaft sind. Im Einzelnen:

2.1 Verkehrsgutachten

Die Verkehrsuntersuchung von Juli 2003 weist auf S. 11 auf den hohen Stellplatzdruck infolge der in der Nähe des Bebauungsplangebietes angesiedelten Restaurationsbetriebe hin. Infolgedessen besteht bereits ohne Realisierung der Seniorenresidenz die Notwen-

digkeit, Maßnahmen zu ergreifen. Auf S. 13 wird indessen vorgeschlagen, das Parken am Fahrbahnrand des Friedhofweges zu untersagen und auf die öffentlichen Stellplatzaußenanlagen (13 Stellplätze) zu verlagern. Dies wird im Ergebnis jedoch zu einer **Verschärfung der Situation** führen. Gerade in der Abendzeit zwischen 17.00 und 20.00 Uhr rechnet die Verkehrsuntersuchung mit der höchsten Besucherzahl. In diesem Zeitraum findet aber auch eine intensive Nutzung der Restaurationsbetriebe statt. Es steht daher zu erwarten, dass die vorgehaltenen Stellplätze nicht genügen werden, um den Parkraumbedarf zu befriedigen. Das gilt umso mehr, als dass die der Verkehrsuntersuchung zugrunde liegende Annahme der Ausnutzung der 38 Tiefgaragenstellplätze durch die Bediensteten und Besucher der Seniorenresidenz nicht gesichert ist. Tatsächlich zeigt die Erfahrung mit Tiefgaragen, dass diese nur sehr ungern angenommen werden und regelmäßig erst dann eine Benutzung stattfindet, wenn im Straßenraum keine Stellplätze mehr vorrätig sind. Im Ergebnis wird das bei der Seniorenresidenz Sunrise dazu führen, dass die Bediensteten und Besucher auch die 14 öffentlichen Stellplätze belegen, so dass für die umliegenden Restaurationsbetriebe keine Stellplatzreserven mehr vorhanden sind.

2.2 Lärmemissionen der Seniorenresidenz

Das schalltechnische Gutachten vom 14.02.2006 zur Berechnung der durch die Seniorenresidenz hervorgerufenen Lärmemissionen geht teilweise von unzutreffenden Grundlagen aus.

Zunächst einmal ist die Annahme auf S. 5, dass die öffentlichen Stellplätze an der Grundstücksgrenze nicht dem Anlagebetrieb zuzurechnen sind, nicht nachvollziehbar. Diese werden gerade im Zuge der Errichtung der Seniorenresidenz eingerichtet und entsprechend den vorstehenden Ausführungen im täglichen Gebrauch auch von Bediensteten und Besuchern der Seniorenresidenz frequentiert werden. Infolgedessen hätten sie bei der Ermittlung der Schallemissionen Berücksichtigung finden müssen.

Nach Ziff. 5 der textlichen Festsetzungen sind neben den Stellplätzen auch Garagen in-

nerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig. Eine Betrachtung der Auswirkungen im Falle der Realisierung solcher Garagen ist bisher nicht erfolgt.

Die auf S. 8 zugrunde gelegten Berechnungsannahmen sind nicht nachvollziehbar. Es ist weder gesichert, dass sämtliche Bediensteten die Tiefgarage nutzen, noch dass 50 % der Besucher sich so verhalten. Vielmehr steht zu erwarten, dass zunächst die privaten und öffentlichen Stellplätze außerhalb der Tiefgarage aufgesucht werden. Darüber hinaus werden für die Bewohner der Seniorenresidenz drei Stellplätze vorgehalten, weshalb die Annahme, dass diese nicht mehr selbst mit dem Pkw fahren, nicht haltbar ist. Schließlich wird nicht nur maximal 1/3 der Bediensteten der Frühschicht vor 06.00 Uhr in die Tiefgarage fahren, da ausweislich S. 2 der Verkehrsuntersuchung die Frühschicht bereits um 06.00 Uhr beginnt und zumindest 50 % der Mitarbeiter mit dem eigenen Pkw zur Arbeit kommen. Infolgedessen werden mindestens 22 Mitarbeiter bereits vor 06.00 Uhr, um rechtzeitig zum Arbeitsbeginn vor Ort zu sein, in die Tiefgarage einfahren. Infolgedessen erscheint die Berechnung gerade bzgl. des Beurteilungspegels in der lautesten Nachtstunde für nicht haltbar. Da ausweislich der Tabelle auf S. 14 bei dieser ohnehin am nächstgelegenen Immissionspunkt bereits ein Beurteilungspegel von 34,6 zu erwarten ist, wird unter Zugrundelegung der richtigen Eingangsdaten der Immissionsrichtwert von 35 dB/A mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht eingehalten. Dies gilt erst recht, wenn die Bediensteten tatsächlich nicht in die Tiefgarage einfahren, sondern die ebenerdigen Stellplätze aufsuchen. Dann wird allein durch das Türeschlagen der Immissionsrichtwert nicht eingehalten und das Spitzenpegelkriterium wird ebenfalls überschritten, vgl. S. 15 der schalltechnischen Untersuchung.

2.3 Immissionsschutz der Bewohner

Schließlich sind die gutachterlichen Untersuchungen zu den Immissionen, denen die Seniorenresidenz ausgesetzt sein wird, fehlerhaft.

Ausweislich des schalltechnischen Gutachtens vom 24.07.2003 werden in verschiedenen Fassadenbereichen die Tag- und/oder Nachtwerte für ein reines Wohngebiet nicht eingehalten. Infolgedessen wäre die **Ausweisung eines allgemeinen Wohngebietes** die planerisch vorzugswürdige Variante gewesen. Da auch die nähere Umgebung nicht durchgängig einem faktischen reinen Wohngebiet entspricht, sondern teilweise auch einem faktischen allgemeinen Wohngebiet, wäre die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes für das Plangebiet ohne weiteres möglich gewesen.

Dies gilt erst recht unter Berücksichtigung des auf das Plangebiet einwirkenden Fluglärms. Dabei ist unabhängig von der Problematik der Zulassung nach § 5 Abs. 1 Satz 2 FluglärmG zunächst zu berücksichtigen, dass die Festsetzung der Lärmschutzbereiche eines Flughafens nicht gleichbedeutend mit der Feststellung ist, dass der Fluglärm in diesen Bereichen besonders schutzbedürftigen Personen zumutbar ist. Genauso wenig ist dem Gesundheitsschutz solcher Personen mit der Einhaltung der Voraussetzungen der Schallschutzverordnung zum Schutz gegen Fluglärm Genüge getan. Das FluglärmG ist in erster Linie ein Entschädigungsgesetz und dient daher nicht der Bestimmung des zumutbaren Fluglärms in bestimmten Regionen. Infolgedessen müssen die zuständigen Behörden im jeweiligen Einzelfall untersuchen, ob die Schwelle der Gesundheitsgefährdung erreicht ist.

*BVerwG, NJW 1979, S. 64, 69; 51, Zeitler, BayVbl. 1974, S. 353, 357;
Schwenk/Giemulla, Handbuch des Luftverkehrsrechts, 3. Aufl. 2005, S.
158; Hofmann/Grabherr, Luftverkehrsgesetz, § 9 Rn. 53.*

Diesen Anforderungen ist die Stadt Meerbusch im bisherigen Bebauungsplanverfahren nicht nachgekommen. Vielmehr impliziert die gutachterliche Stellungnahme vom 06.08.2004, dass alleine wegen der Unterschreitung der zur ursprünglichen Bestimmung der Lärmschutzbereiche verwendeten Immissionswerte eine Gesundheitsgefährdung der zukünftigen Bewohner der Seniorenresidenz ausgeschlossen ist. Hierzu hätte es indes

eingehender Untersuchungen gerade im Hinblick auf die besondere Schutzbedürftigkeit der Bewohner bedurft.

Des Weiteren setzt der Bebauungsplan nur die aufgrund sonstiger Immissionen notwendigen passiven Schallschutzmaßnahmen fest. Die Einhaltung der Voraussetzungen der Verordnungen über bauliche Schallschutzanforderungen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm soll hingegen ausweislich S. 14 der Begründung im bauordnungsrechtlichen Verfahren nachzuweisen sein. Dies ist rechtsfehlerhaft. Nach § 6 FluglärmG dürfen u.a. besonders schutzwürdige bauliche Anlagen nur errichtet werden, sofern sie den Anforderungen der Schallschutzverordnung entsprechen. Diese Regelung hat genauso wie § 5 FluglärmG **unmittelbare Bindungswirkung für die Bauleitplanung**.

Soell, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, § 6 FluglärmG, Rn. 2; Söfker, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg, § 1 Rn. 147 a.

Infolgedessen hätten vorliegend die Anforderungen der Schallschutzverordnung einer konkreten Festsetzung bedurft.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Hendrik Schilder
Rechtsanwalt

Zustellungen werden nur an den/die
Bevollmächtigte(n) erbeten!



Vollmacht

Der Partnerschaft Kapellmann und Partner

wird hiermit in Sachen Flughafen Düsseldorf / Bezirksregierung
wegen (Stadt Meerbusch)
932/05 DA 45
Vollmacht erteilt

1. zur Prozessführung (u. a. nach §§ 81 ff. ZPO); eingeschlossen ist die Befugnis, Widerklagen zu erheben und zurückzunehmen;
2. zur Antragstellung in Scheidungs- und Scheidungsfolgesachen; Vereinbarungen über Scheidungsfolgen abzuschließen sowie Anträge auf Erteilung von Renten- und sonstigen Versorgungsauskünften zu stellen;
3. zur Vertretung und Verteidigung in Strafsachen und Bußgeldsachen (§§ 302, 374 StPO) einschließlich der Vorverfahren sowie (für den Fall der Abwesenheit des Mandanten) zur Vertretung § 411 II StPO und damit ausdrücklicher Ermächtigung auch nach §§ 233 I, 234 StPO; Strafanträge und andere nach der Strafprozessordnung zulässige und nach dem Gesetz über die Entschädigung für Strafverfolgungsmaßnahmen notwendige Anträge zu stellen, insbesondere auch für das Betragsverfahren;
4. zur Vertretung in allen sonstigen Verfahren und bei außergerichtlichen Verhandlungen aller Art; insbesondere in Unfallsachen Ansprüche gegen Schädiger, Fahrzeughalter und deren Versicherer geltend zu machen;
5. zur Begründung und Aufhebung von Vertragsverhältnissen und zur Abgabe und Entgegennahme von einseitigen Willenserklärungen (z. B. Kündigungen) im Zusammenhang mit der oben unter „wegen ...“ genannten Angelegenheit.

Die Vollmacht gilt für alle Instanzen und erstreckt sich auch auf Neben- und Folgeverfahren aller Art (z. B. Arrest und einstweilige Verfügung, Kostenfestsetzungs-, Zwangsvollstreckungs-, Zwangsversteigerungs-, Zwangsverwaltungs- und Hinterlegungsverfahren sowie Konkurs- und Vergleichsverfahren über das Vermögen des Gegners). Sie umfasst insbesondere die Befugnis, Zustellungen zu bewirken und entgegenzunehmen, die Vollmacht ganz oder teilweise auf andere zu übertragen (Untervollmacht), Rechtsmittel einzulegen, einlegen zu lassen, zurückzunehmen oder auf sie zu verzichten, den Rechtsstreit oder außergerichtliche Verhandlungen durch Vergleich, Verzicht oder Anerkenntnis zu erledigen.

Die Vollmacht ermächtigt ferner, Geld, Wertsachen und Urkunden, insbesondere auch den Streitgegenstand und die von dem Gegner, von der Justizkasse oder von sonstigen Stellen zu erstattenden Beträge entgegenzunehmen (Inkassovollmacht) sowie Akteneinsicht zu nehmen.

Düsseldorf, den 10.08.05


(Unterschrift)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke, Herr Dr. Hagemann. Als nächster hat Herr Dr. Michael Dörr das Wort.

Dr. Michael Dörr (Gesundheitsamt Rhein-Kreis Neuss):

Sehr geehrte Frau Vorsitzende, meine sehr geehrten Damen und Herren, ich vertrete die Belange des Gesundheitsamtes des Rhein-Kreises Neuss.

Herr Siegfried Hauswirth, der im Gesundheitsamt Rhein-Kreis Neuss als Diplom-Ingenieur die Abteilung Umweltmedizin und Infektiologie leitet, wird nach mir unsere gutachterliche Stellungnahme erläutern und präzisieren. Ich möchte vorab auf zwei Aspekte eingehen, die sich mit umweltmedizinischen Auswirkungen, insbesondere mit der Lärmexposition, beschäftigen. Insbesondere möchte ich auf einen Aspekt Bezug nehmen, der in den letzten Tagen und Wochen in diesem Verfahren noch nicht zur Sprache gekommen ist, der aber einen direkten Bezug zur Medizin hat: Es handelt sich um die demografische Entwicklung. Das Planfeststellungsverfahren wird mit Blick auf das Jahr 2015 durchgeführt. Wir müssen uns daher in bevölkerungsepidemiologischer Sicht mit sich ändernden Gegebenheiten auseinandersetzen. Es ist eine banale Feststellung, dass in zehn Jahren ältere und alte Menschen einen wesentlich größeren Anteil der Gesamtbevölkerung als heute ausmachen werden. Dieses Kollektiv wird dann auf Lärmbelastung ganz anders reagieren, als das heute der Fall ist.

Ich möchte das an zwei Beispielen verdeutlichen: Es ist so, dass eine Schallexposition ab einer gewissen Intensität – das ist heute schon diskutiert worden – durchaus zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen kann. Bei älteren Menschen lässt das Lärmempfinden aus altersphysiologischen Gründen nach; es ist eine Hörminderung zu verzeichnen. Gleichwohl muss man berücksichtigen, dass das Frequenzunterscheidungsvermögen im Alter ein anderes ist; eine gewisse Beschallung hat durchaus empfindliche Auswirkungen auf das Hörorgan.

Neben diesem Aspekt möchte ich darauf hinweisen – Herr Dr. Hagemann hat ja heute Morgen schon angesprochen, dass es verschiedene Schlafphasen gibt –, dass das Schlafbedürfnis eines älteren Menschen im Zusammenhang mit einer Lärmexposition umweltmedizinisch kritisch zu bewerten ist. Es gibt unterschiedliche Schlafphasen. Unerlässlich sind die so genannten REM-Phasen; sie tragen dazu bei, dass es zu einer geistigen, mentalen und psychischen Regeneration kommt. Zusätzlich sorgen die REM-Phasen dafür, dass Informationen aus dem Kurzzeitgedächtnis in das Langzeitgedächtnis übertragen werden. Demgegenüber gibt es so genannte Non-REM-Phasen, die als S2- und S3-Phasen von Herrn Dr. Hagemann erwähnt worden sind. Diese sorgen zum einen dafür, dass es zu einer körperlichen Regeneration kommt, zum anderen signalisieren sie, dass es sich um keine Tiefschlafphasen handelt. Wenn man das weiß, kann man auch den Aspekt richtig bewerten, dass es bei älteren Menschen zu einer Verlagerung der REM-Phasen zu Non-REM-Phasen kommt. Während ein Jungendlicher 60 % REM-Phasen aufweist, ist das bei älteren Men-

schen anders. Diese weisen überwiegend Non-REM-Phasen auf. Was heißt das nun? Es heißt, dass bei älteren Menschen die Schlaftiefe nicht mehr so wie bei jüngeren Menschen gewährleistet ist. Eine Lärmexposition wird sich deshalb so auswirken, dass es bei älteren Menschen verstärkt zu Aufwachphasen kommt. Über die Aufwachphasen wurde zwar bereits gesprochen, ich möchte aber ergänzen, dass eine hohe Frequenz von Aufwachphasen durchaus mit langfristigen gesundheitlichen Beeinträchtigungen einhergehen kann. Es gibt zum einen primäre Auswirkungen; diese spiegeln sich z. B. in der Atemfrequenz und der Schlaftiefe wider und können durch objektive Parameter belegt werden. Zum anderen gibt es sekundäre Reaktionen, z. B. das Nachlassen der Leistungs- und Konzentrationsfähigkeit am Tage. Dies steht in direktem Zusammenhang mit der verminderten Schlaftiefe. Darüber hinaus gibt es tertiäre Reaktionen. Dabei handelt es sich um das, was Herr Schäfer in seinem Vortrag in Bezug auf sein Enkelkind wahrscheinlich meinte: Gewisse posttraumatische Belastungen können eine Eigendynamik entwickeln und sind therapeutisch schlecht beherrschbar.

Ich wollte mit meinen Ausführungen dazu beitragen, dass die Situation bzw. die umweltmedizinische Betrachtung perspektivisch betrachtet wird. Dabei ging es mir vor allem um die demografische Entwicklung; das ist, wie gesagt, ein Aspekt, der aus meiner Sicht noch nicht hinreichend berücksichtigt worden ist.

Darüber hinaus haben wir in unserem Gutachten etliche kritische Anmerkungen gemacht. Herr Hauswirth wird die wichtigsten davon sogleich persönlich vortragen. Danke schön.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Danke schön, Herr Dr. Dörr. Herr Marten hat eine Frage an Sie, die er im Anschluss an den Vortrag von Herrn Hauswirth stellen möchte.

Herr Hauswirth, bitte.

Siegfried Hauswirth (Gesundheitsamt Rhein-Kreis Neuss):

Guten Tag, meine Damen und Herren. Ich möchte zunächst ein paar grundsätzliche Ausführungen zum Thema Fluglärm machen. Fluglärm ist eine besondere Art von Lärm. Das hängt mit der Frequenz und den besonderen Eigenschaften des Fluglärms zusammen. Er wirkt besonders nervend, bohrend und ist kein gleichmäßiges Geräusch, wie z. B. von einer Eisenbahn oder fernen Straße. Deshalb gibt es den vorhin bereits diskutierten Fluglärm-Malus, durch den dargestellt werden soll, dass Fluglärm einen lästigeren Charakter hat als anderer Lärm.

Ein Ausweichen ist kaum möglich. Man kann lediglich in Innenräume verschwinden und die Türen und Fenster zumachen. Wenn die Fenster und Türen eine ausreichende Schalldäm-

mung haben, ist man vor Fluglärm geschützt. In den Außenbereichen kann man sich aber nicht schützen. Schwierig wird es dann, wenn der Fluglärm so stark ist, dass die Dämmung der Fenster und Türen nicht mehr ausreicht. Menschen, die nicht besonders gut oder tief schlafen, wachen schon bei relativ geringen Lärmpegeln morgens um 6:00 Uhr auf, wenn die ersten Flugzeuge starten. Der Fluglärm beginnt in der Regel morgens um 6:00 Uhr und endet – sofern nicht besondere Regeln in Bezug auf Nachtflüge existieren – um 22:00 Uhr. Das gilt auch an Samstagen und Sonn- und Feiertagen. Den Fluglärm gibt es an 365 Tagen im Jahr; es gibt keine Ruhephasen. Das unterscheidet den Fluglärm unter anderem auch von vielen anderen Lärmarten.

In Bezug auf den Rhein-Kreis Neuss gibt es die besondere Situation, dass dieser in mehrfacher Hinsicht durch Fluglärm tangiert wird. Der Rhein-Kreis Neuss liegt im Einflussgebiet der Flughäfen Düsseldorf, Mönchengladbach und Köln/Bonn. Wir haben viele Eingaben und Beschwerden aus der Bevölkerung wegen der Störungen durch den Fluglärm – und das trotz der im Umfeld von beispielsweise Korschenbroich, Meerbusch und Dormagen scheinbar geringen Lärmpegel.

Damit komme ich zu dem Thema der Abgrenzung von Gesundheitsgefahren zur erheblichen Belästigung; dies scheint ja problematisch zu sein. Wenn gesundheitliche Wirkungen nur gering sind, ist es schwierig, ihr Vorhandensein wissenschaftlich überhaupt nachzuweisen. Wenn der Anteil der gesundheitlich beeinträchtigten Menschen sehr gering ist, ist es schwierig, herauszufinden, wie groß der prozentuale Anteil der Menschen ist, die an Erkrankungen infolge des Fluglärms leiden.

Wir sehen ähnliche Schwierigkeiten bei der Frage, welcher Schwellenwert zugrunde gelegt werden soll. Es ist die Rede von 60 dB(A). Die Europäische Union hat sogar 53 dB(A) oder 55 dB(A) als Schwellenwert vorgeschlagen. Die Frage ist aber, ob der Sicherheitsabstand bei allen diesen Werten ausreichend ist. Den Wert 3 dB(A) niedriger anzusetzen bedeutet aber, dass der Flugverkehr halbiert werden müsste; das lässt sich in der Regel jedoch nicht praktizieren. Es kommt hinzu, dass es Berechnungsprobleme gibt: Soll z. B. LEQ(3) oder LEQ(4) zugrunde gelegt werden? Es gibt ferner Ungenauigkeiten bei den Berechnungen und in der Prognose. Unter Vorsorgegesichtspunkten müsste man deshalb einen viel größeren Sicherheitsabstand festlegen. So kenne ich das zumindest aus anderen umweltmedizinischen Bereichen. Wenn Grenzwerte für Trinkwasser festgelegt werden, wird die Wirkungsschwelle einer Substanz nach unten gerundet. Auf diese Weise liegt man eher im sicheren Bereich.

In den Kreuzungsbereichen, z. B. im Neusser Süden, ist die Beschwerdehäufigkeit trotz messtechnisch eher geringer Lärmpegel relativ hoch. Künftig werden gewisse Bereiche nicht nur von den Flugzeugen des Flughafens Düsseldorf, sondern auch von denen des Flughafens Mönchengladbach überflogen werden. Das würde für die Betroffenen wohl mindestens eine Verdoppelung der Überflughäufigkeit bedeuten. In der Folge bedeutet das zwar nur ei-

nen um wenige dB(A) erhöhten Lärmpegel, aber der Belästigungsgrad wird doch erheblich steigen. In allen Gutachten ist zu kurz gekommen, wie sich die Überflughäufigkeit auswirken wird. Die einzelnen Ereignisse – so hören wir es oft aus der Bevölkerung – sind entscheidend. Der LEQ-Wert kann die Lärmbelastigung sicherlich in einem gewissen Maße charakterisieren. Im Niedrigpegelbereich aber scheint mir die Überflughäufigkeit und damit die Anzahl der Belästigungen auch eine wichtige Rolle zu spielen. Ich möchte noch einmal auf die Frage zurückkommen, ab welchem Wert die Gesundheit beeinträchtigt werden kann: Es ist schwer, dazu Aussagen zu machen. Herr Dr. Kühner hat in der letzten Woche einen von der EU vorgeschlagenen Wert von 53 dB(A) genannt. Dieser Wert scheint mir eher angemessen als 60 dB(A).

Zu dem demografischen Wandel hat Herr Dr. Dörr eben bereits Ausführungen gemacht. Ein weiterer kritischer Punkt ist, dass der Fluglärm im Rhein-Kreis Neuss zugenommen hat. Es werden immer mehr Flächen und Gebiete überflogen. Eine zunehmende Verlärmung der Landschaft und Wohngebiete ist zu verzeichnen. Das ist umweltmedizinisch kritisch zu bewerten. Lärm muss man – sofern er unvermeidbar ist – bündeln, sodass er nur auf wenige Bereiche einwirkt. Eine Ausweitung der überflogenen Gebiete ist daher nachteilig. Genau das würde bei einem Ausbau des Flughafens Mönchengladbach aber geschehen.

Wir haben aufgrund der eben beschriebenen Tatsachen einige Vorschläge für den Fall, dass es zu einer Genehmigung kommt, vorbereitet. Es gibt eine Reihe zwingender gesetzlicher Vorschriften, z. B. das Lärmschutzgesetz. Damit sollte man sich aber nicht zufrieden geben. Wir sind der Meinung, dass im Falle einer Genehmigung die Zukunft berücksichtigt werden muss. Es müssen alle Maßnahmen zur Begrenzung der Lärmemissionen ausgeschöpft werden, was in Form von Reglementierungen zu geschehen hat. Es wird daran gearbeitet, Flugzeuge immer leiser zu machen. Das soll der Bevölkerung und nicht nur dem Flughafen zugute kommen. Ein Flughafen könnte z. B. einen Antrag auf Lärmkontingentierung stellen, der zur Folge hätte, dass ein bestimmter Lärmpegel festgelegt wird, der von dem Flughafen ausgeschöpft werden darf. Das hieße dann: Je leiser die Flugzeuge werden, desto mehr dürfte geflogen werden; die Anzahl der Einzelereignisse würde zwangsläufig zunehmen. Ich bin aber der Meinung, dass die Bevölkerung auch etwas davon haben muss, wenn die Flugzeuge leiser werden.

Wir haben des Weiteren Vorschläge in Bezug auf die Flugzeiten gemacht. Das betrifft z. B. die Berücksichtigung von Wochenendzeiten. Wir sind der Meinung, dass ein besonderes Augenmerk auf das Thema Vorsorge gelegt werden muss.

Weiterhin sind auch Schulen und Kindergärten im Rhein-Kreis Neuss von dem Fluglärm betroffen. Es gibt aber auch diesbezüglich das Problem, dass man die Schüler vor dem Lärm nur schützen kann, indem man sie zwingt, sich bei geschlossenen Fenstern und Türen im Innern der Schulen aufzuhalten. Es stellt sich dann aber die Frage, wie die Schule belüftet

werden soll. Wenn Unterricht mit dreißig Kindern in einem Raum stattfindet, gibt es nach 15 Minuten einen derart hohen CO₂-Gehalt in der Luft, dass die Kinder einschlafen.

Abschließend möchte ich mich dem **Antrag** der Stadt Korschenbroich anschließen:

Es sollen neue Berechnungen unter Zugrundelegung des LEQ(4) vorgenommen werden.

Es soll ferner eine Kartierung für den Rhein-Kreis Neuss erstellt werden, die die Überlagerungsproblematik verschiedener Fluglärmquellen berücksichtigt. Auch geringe Lärmpegel und Überflughäufigkeiten sollen darin Berücksichtigung finden. Es soll ferner erkennbar sein, in welchen Bereichen der Grad der erheblichen Belästigung zunimmt.

Vielen Dank.

(Beifall bei den Einwendern)

Verhandlungsleiterin Felia Hörr:

Vielen Dank, Herr Hauswirth. Zum Thema der demografischen Entwicklung hat Herr Marten noch eine Nachfrage. Bitte.

Verhandlungsleiter Ulrich Marten:

Herr Hauswirth, Herr Dr. Dörr, Ihre Ausführungen waren sehr sachlich. Sie haben dargelegt, dass sie den Schwellenwert für Gesundheitsgefährdungen bei 53 dB(A) sehen; in Ihrer schriftlichen Stellungnahme haben Sie 55 dB(A) angenommen.

Ihre Ausführungen zur demografischen Entwicklung waren sehr schlüssig, insbesondere wenn man bedenkt, dass ältere Menschen besonders sensibel reagieren. Das war das, was Sie heute im Verfahren zum Ausbau des Flughafens Mönchengladbach vorgetragen haben. Ist Ihnen aber bekannt, dass der Rhein-Kreis Neuss in einem anderen Verfahren – dem Verfahren zum Bau eines Altenheimes in der Lärmschutzzone 2 des Flughafens Düsseldorf in Meerbusch-Büderich – eine gänzlich andere Meinung vertritt?

Ich möchte darauf hinweisen, dass Lärmschutzzone 2 einen Lärmpegel zwischen 67 dB(A) und 75 dB(A) bedeutet. Das sind viel kritischere Werte als die von Ihnen eben angegebenen. Ich hätte eine persönliche Bitte: Könnten Sie der Leitung Ihres Hauses einmal Ihre fachliche Meinung vortragen und auf die Konsequenzen hinweisen, die die Errichtung eines Altenheimes in der Lärmschutzzone 2 eines Flughafens hätte?

Dr. Michael Dörr (Gesundheitsamt Rhein-Kreis Neuss):

Ja.

Vorblatt

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

A. Problem und Ziel

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

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

Da das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in einem engen Zusammenhang mit lärmschutzrelevanten Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes steht, zielt der Gesetzentwurf insoweit auch auf eine Anpassung dieser Vorschriften ab. Die Anpassung betrifft insbesondere Regelungen zur bes-

seren Information der Betroffenen und zur Berücksichtigung von Lärmschutzbelangen bei fluglärmrelevanten Entscheidungen.

B. Lösung

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

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

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Der Bund trägt als Halter der von der Bundeswehr und den alliierten Streitkräften genutzten militärischen Flugplätze, die unter den Geltungsbereich des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm fallen, die Kosten für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone. Die Kostenfolgen der Gesetzesnovelle wurden auf der Grundlage des Referentenentwurfs vom 22.06.2004 für die erfassten militärischen Flugplätze auf insgesamt 75 Mio. € bis 95 Mio. € geschätzt. Der Gesetzentwurf enthält jedoch gegenüber dem Referentenentwurf einige Änderungen, die zu relevanten Verringerungen der Kosten führen. Die Kostenfolgen verteilen sich für den Bundeshaushalt auf Grund der Regelungen des § 9 des Gesetzes auf einen Zeitraum von insgesamt rund 10 Jahren.

Für den Bereich der zivilen Flugplätze wurden auf der Grundlage des Referentenentwurfs vom 22.06.2004 die Kostenfolgen der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm auf 614 Mio. € bis 738 Mio. € geschätzt. Der Gesetzentwurf enthält jedoch gegenüber dem Referentenentwurf einige Änderungen, die auch für den zivilen Bereich zu relevanten Verringerungen der Kosten führen. Soweit Bund, Länder oder Gemeinden an Flughafengesellschaften beteiligt sind, könnten die sich aus der Gesetzesnovelle ergebenden Kostenfolgen für bauliche Schallschutzmaßnahmen zu Haushaltsauswirkungen für die öffentliche Hand führen. Grundsätzlich ist in diesen Fällen nicht auszuschließen, dass

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

kommt. Da die Flugplatzunternehmen bestrebt sein werden, die auf einen Zeitraum von etwa 10 Jahren verteilten Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen in wesentlichen Teilen an die Luftfahrtgesellschaften weiter zu geben, werden substanzielle Einnahmeausfälle nicht erwartet. Längerfristig dürften die Bauverbote und Baubeschränkungen in der Flugplatzumgebung und die Maßnahmen des baulichen Schallschutzes an Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen im Flugplatzumland allerdings geeignet sein, in relevanter Weise zur Wahrung der Entwicklungsperspektiven des Luftverkehrs in Deutschland beizutragen. Damit dient die Gesetzesnovelle auch der Stärkung der strategischen Wettbewerbsfähigkeit dieses Wirtschaftssektors, so dass zumindest längerfristig negative Beeinflussungen nicht erwartet werden.

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

2. Vollzugaufwand

Für den Vollzug des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm sind die Länder zuständig. Im Rahmen des Vollzugs fallen bei den Ländern insbesondere Kosten für die Aufbereitung der vom Flugplatzhalter vorzulegenden Daten zu Art und Umfang des künftigen Flugbetriebs, für die Berechnung der Konturen der Lärmschutzbereiche und für deren kartenmäßige Darstellung an. Für die Ermittlung eines Lärmschutzbereichs auf der Grundlage des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm von 1971 entstehen derzeit nach Schätzung des bislang mit Vollzugsaufgaben betrauten Umweltbundesamtes externe Kosten von rund 20.000 € pro Flugplatz. Die Durchführung der Berechnungen erfolgt gegenwärtig überwiegend durch private Anbieter. Durch die Modernisierung und Erweiterung des Berechnungsverfahrens können sich die Durchführungskosten geringfügig erhöhen. Diesen Erhöhungen stehen Kosteneinsparungen durch leistungsfähigere Datenverarbeitungsprogramme und bei Computern sowie durch die Festlegung vollzugsgerechter Anforderungen an die vorzulegenden Daten gegenüber, die zu Kostenabsenkungen beim Vollzug führen, so dass von einer annähernd gleichbleibenden Höhe der Durchführungskosten auszugehen ist.

E. Sonstige Kosten

Für den Bereich der zivilen Flugplätze wurden, wie unter D. 1. angegeben, auf der Grundlage des Referentenentwurfs vom 22.06.2004 die Kostenfolgen der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm auf 614 Mio. € bis 738 Mio. € geschätzt. Der Gesetzentwurf enthält jedoch gegenüber dem Referentenentwurf einige Änderungen, die zu relevanten Verringerungen der Kosten führen. Die Kostenfolgen für die Flugplatzunternehmen werden aufgrund des zeitlich gestuften Entstehens von Erstattungsansprüchen und darüber hinaus in Abhängigkeit von der Geltendmachung durch die Anspruchsberechtigten auf einen Zeitraum von rund 10 Jahren nach der Festsetzung des jeweiligen Lärmschutzbereichs verteilt.

Seit dem Inkrafttreten des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm im Jahr 1971 haben die deutschen Flughäfen nach Auskunft der Arbeitsgemeinschaft deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) einen Betrag von rund 400 Mio. € für aufgrund dieses Gesetzes vorgeschriebene Schallschutz-

maßnahmen, für Schallschutz aufgrund behördlicher Auflagen und für darüber hinausgehende freiwillige Maßnahmen des Fluglärmschutzes aufgewandt.

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

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

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

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1
Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm**

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

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

„§ 1 Zweck und Geltungsbereich

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

- 3. § 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 2 Einrichtung von Lärmschutzbereichen

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

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

- 1. Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:

Tag-Schutzzone 1:	$L_{Aeq\ Tag}$	= 60 dB(A),
Tag-Schutzzone 2:	$L_{Aeq\ Tag}$	= 55 dB(A),
Nacht-Schutzzone		

- a) bis zum 31.12.2010: $L_{Aeq\ Nacht} = 53\text{ dB(A)}, L_{Amax} = 6\text{ mal } 57\text{ dB(A)}$,
- b) ab dem 01.01.2011: $L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}, L_{Amax} = 6\text{ mal } 53\text{ dB(A)}$,
- 2. Werte für bestehende zivile Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:
 - Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag} = 65\text{ dB(A)}$,
 - Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB(A)}$,
 - Nacht-Schutzzone : $L_{Aeq\ Nacht} = 55\text{ dB(A)}, L_{Amax} = 6\text{ mal } 57\text{ dB(A)}$,
- 3. Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 3 und 4:
 - Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag} = 63\text{ dB(A)}$,
 - Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag} = 58\text{ dB(A)}$,
 - Nacht-Schutzzone
 - a) bis zum 31.12.2010: $L_{Aeq\ Nacht} = 53\text{ dB(A)}, L_{Amax} = 6\text{ mal } 57\text{ dB(A)}$,
 - b) ab dem 01.01.2011: $L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}, L_{Amax} = 6\text{ mal } 53\text{ dB(A)}$,
- 4. Werte für bestehende militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 3 und 4:
 - Tag-Schutzzone 1: $L_{Aeq\ Tag} = 68\text{ dB(A)}$,
 - Tag-Schutzzone 2: $L_{Aeq\ Tag} = 63\text{ dB(A)}$,
 - Nacht-Schutzzone : $L_{Aeq\ Nacht} = 55\text{ dB(A)}, L_{Amax} = 6\text{ mal } 57\text{ dB(A)}$,

Neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift sind Flugplätze, für die ab dem [einsetzen: Datum des Tages, der auf die Verkündung dieses Gesetzes folgt] eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung nach den §§ 6 oder 8 des Luftverkehrsgesetzes für ihre Anlegung, den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung erteilt wird. Die sonstige bauliche Erweiterung eines Flugplatzes ist wesentlich, wenn sie zu einer Vergrößerung des Lärmschutzbereichs um mindestens 25 % oder zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Tag}$ an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels $L_{Aeq\ Nacht}$ an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 3 dB(A) führt. Bestehende Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift sind Flugplätze, bei denen die Voraussetzungen der Sätze 3 und 4 nicht erfüllt sind.

(3) Die Bundesregierung erstattet spätestens im Jahre [einsetzen: Jahresangabe des 10. Jahres, das auf die Verkündung dieses Gesetzes folgt] und spätestens nach Ablauf von jeweils weiteren zehn Jahren dem Deutschen Bundestag Bericht über die Überprüfung der in Absatz 2 genannten Werte unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik.“

4. § 3 wird wie folgt geändert:

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

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

b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, nach Anhörung der beteiligten Kreise (§ 15) durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Art und Umfang der erforderli-

chen Auskünfte der nach § 11 Verpflichteten und die Berechnungsmethode für die Ermittlung der Lärmbelastung zu regeln.“

5. § 4 wird wie folgt geändert:

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

„§ 4 Festsetzung von Lärmschutzbereichen

(1) Ein Lärmschutzbereich ist für folgende Flugplätze festzusetzen:

1. Verkehrsflughäfen,
2. Verkehrslandeplätze mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr und mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen pro Jahr; hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen,
3. militärische Flugplätze, die dem Betrieb von Flugzeugen mit Strahltriebwerken zu dienen bestimmt sind,
4. militärische Flugplätze, die dem Betrieb von Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Startmasse von mehr als 20 Tonnen zu dienen bestimmt sind, mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen pro Jahr; hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen.

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

b) Nach Absatz 2 werden folgende Absätze 3 bis 5 eingefügt:

„(3) Der Lärmschutzbereich für einen neuen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 3 ist auf der Grundlage der dort angegebenen Werte festzusetzen. Auf derselben Grundlage ist der Lärmschutzbereich für einen wesentlich baulich erweiterten Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 3 neu festzusetzen oder erstmalig festzusetzen, wenn bislang noch keine Festsetzung erfolgt ist. Die Festsetzung ist vorzunehmen, sobald die Genehmigung, die Planfeststellung oder die Plangenehmigung für die Anlegung oder die Erweiterung des Flugplatzes erteilt ist.

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

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

c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 6.

d) Nach dem neuen Absatz 6 werden folgende Absätze 7 und 8 angefügt:

„(7) Für einen Flugplatz nach Absatz 1 ist kein Lärmschutzbereich festzusetzen oder neu festzusetzen, wenn dieser innerhalb einer Frist von zehn Jahren nach Vorliegen eines Festsetzungserfordernisses nach den Absätzen 4 und 5 geschlossen werden soll und für seine Schließung das Verwaltungsverfahren bereits begonnen hat. Nach der Schließung eines Flugplatzes ist ein bestehender Lärmschutzbereich aufzuheben. Die Sätze 1 und 2 gelten entsprechend für einen Flugplatz nach Absatz 1, wenn dieser die dort genannten Merkmale in sonstiger Weise dauerhaft verliert; Absatz 8 bleibt unberührt.“

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

6. § 5 wird wie folgt geändert:

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

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

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

„Das Verbot gilt nicht für die Errichtung von

1. Wohnungen im Geltungsbereich eines Bebauungsplans, der vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemacht worden ist,
2. Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen von Betrieben oder öffentlichen Einrichtungen sowie für Betriebsinhaber und Betriebsleiter,
3. Wohnungen, die nach § 35 Abs. 1 des Baugesetzbuchs im Außenbereich zulässig sind,

4. Wohnungen und Gemeinschaftsunterkünften für Angehörige der Bundeswehr und der auf Grund völkerrechtlicher Verträge in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Streitkräfte“.

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

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

1. Wohnungen im Geltungsbereich eines nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans, wenn dieser der Erhaltung, der Erneuerung, der Fortentwicklung einschließlich einer Erweiterung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen dient und im Falle der Erweiterung von Ortsteilen keine in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten für die weitere bauliche Entwicklung der Gemeinde bestehen,
2. Wohnungen innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile nach § 34 des Baugesetzbuchs.“

d) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

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

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

8. § 7 wird wie folgt geändert:

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

9. § 8 wird wie folgt geändert:

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

10. § 9 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

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

b) In Absatz 1 Satz 1 werden die Angabe „Schutzzone 1“ durch die Angabe „Tag-Schutzzone 1“ sowie die Angabe „§ 5 Abs. 1 Satz 1“ durch die Angabe „§ 5 Abs. 1 Satz 1 und 2“ ersetzt.

c) In Absatz 1 werden die Sätze 2 bis 4 durch die folgenden Sätze ersetzt:

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

d) Die bisherigen Absätze 2 bis 4 werden durch folgende Absätze 2 bis 7 ersetzt:

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

- (3) Ist ein Lärmschutzbereich auf Grund des § 4 Abs. 3, 4 oder 5 neu festgesetzt worden, werden Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nicht erstattet, wenn gemäß § 6 bauliche Anlagen sowie Wohnungen schon bei der Errichtung in der bis zur Neufestsetzung geltenden Tag-Schutzzone 2 den Schallschutzanforderungen genügen mussten und die danach erforderlichen Schallschutzmaßnahmen sich im Rahmen der nach § 7 erlassenen Rechtsverordnung halten. Ferner ist eine Erstattung ausgeschlossen, wenn der nach § 12 Zahlungspflichtige bereits im Rahmen freiwilliger Schallschutzprogramme oder in sonstigen Fällen Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet hat, die sich im Rahmen der nach § 7 erlassenen Rechtsverordnung halten. Einer Erstattung steht nicht entgegen, dass ein Grundstückseigentümer oder ein sonstiger nach Absatz 7 Anspruchsberechtigter bauliche Schallschutzmaßnahmen vor dem Zeitpunkt des Entstehens des Anspruchs auf Erstattung der Aufwendungen durchgeführt hat, soweit die Durchführung nach der Festsetzung des der Anspruchsentstehung zugrunde liegenden Lärmschutzbereichs erfolgt ist.
- (4) Die Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen werden nur erstattet, soweit sich die Maßnahmen im Rahmen der nach § 7 erlassenen Rechtsverordnung halten. Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates den Höchstbetrag der Erstattung je Quadratmeter Wohnfläche und die Berechnung der Wohnfläche, pauschalisierte Erstattungsbeträge sowie Art und Umfang der erstattungsfähigen Nebenleistungen zu regeln.
- (5) Der Eigentümer eines in der Tag-Schutzzone 1 gelegenen Grundstücks, auf dem bei Festsetzung des Lärmschutzbereichs für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 3 Einrichtungen nach § 5 Abs. 1 Satz 1 und 2 oder Wohnungen errichtet sind oder auf dem die Errichtung von baulichen Anlagen nach § 5 Abs. 4 zulässig ist, kann eine angemessene Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in Geld nach Maßgabe der nach Absatz 6 erlassenen Rechtsverordnung verlangen. Soweit für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq, Tag}$ bei einem Grundstück den Wert von 65 dB(A) übersteigt, entsteht der Anspruch auf Erstattung mit der Inbetriebnahme des neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatzes. Soweit er den Wert 64 dB(A) übersteigt und den Wert 65 dB(A) nicht übersteigt, entsteht der Anspruch mit Beginn des fünften Jahres nach der Inbetriebnahme. Bei einem Grundstück mit einem geringeren Wert entsteht der Anspruch um die entsprechende Anzahl Jahre später. Für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten militärischen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 gelten die Sätze 2 bis 4 mit der Maßgabe, dass die angeführten Werte jeweils um 3 dB(A) höher anzusetzen sind.
- (6) Die Bundesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Regelungen über die Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs zu treffen, insbesondere über den schutzwürdigen Umfang des Außenwohnbereichs und die Bemessung der Wertminderung und Entschädigung, auch unter Berücksichtigung der Intensität der Fluglärmbelastung, der Vorbelastung und der Art der baulichen Nutzung der betroffenen Flächen. Im Übrigen gelten für das Verfahren die Enteignungsgesetze der Länder.
- (7) An die Stelle des nach den Absätzen 1, 2 und 5 anspruchsberechtigten Grundstückseigentümers tritt der Erbauberechtigte oder der Wohnungseigentümer, wenn das auf dem Grundstück stehende Gebäude oder Teile des Gebäudes im Eigentum eines Erbbauberech-

tigten oder eines Wohnungseigentümers stehen. Der Anspruch nach den Absätzen 1, 2 und 5 kann nur innerhalb einer Frist von fünf Jahren nach Entstehung des Anspruchs geltend gemacht werden.“

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

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

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

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

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

„§ 13 Weitergehende planungs- und entschädigungsrechtliche Vorschriften

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

§ 14 Schutzziele für die Lärminderungsplanung

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

§ 15 Anhörung beteiligter Kreise

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

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

¹ Im weiteren Verfahren zu ersetzen durch die Angabe „§ 47a“, falls der Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages vom 28.10.2004, BR-Drs. 855/04, in der Fassung der Änderungsempfehlungen der Arbeitsgruppe des Vermittlungsausschusses, Stand: 28.01.2005, nicht in Kraft treten sollte.

Einwender 7

ANLAGE zu TOP 2 vom 30.5.2006

1

Katholische Kirchengemeinde St. Mauritius und Heilig Geist



Pfarrer Karl-Heinz Pütz
Dorfstraße 1
40667 Meerbusch
Telefon 02132/2083
Telefax 02132/3727

Stadt Meerbusch Dezernat III	
Eing.:	- 4. Mai 2006
weiter an: FB 4 FB 5 FB 6 SIm PG St	

eMail pfarrbuero@st-mauritius.com

Planungsgemeinschaft Lotze + Schöne

Karlstr. 30
40210 Düsseldorf

EINGANG:	- 5. Mai 2006
Umlauf	<input type="checkbox"/>
weiter an:	61.2/Ki

*Stadt Meerbusch
Bereich Planen und Bauen
03.04.2006*

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6
Meerbusch-Büderich, Friedhofsweg/Lindenhof

Stadt Meerbusch Fachbereich 4	
Eing.:	- 4. Mai 2006
Gdst. Plg.	orm. Bau Umw. Grdver.

Sehr geehrter Herr Lotze,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 27.03.2006. Der Kirchenvorstand hat die Angelegenheit in seiner Sitzung vom 02.05.2006 abschließend behandelt und beschlossen, folgende Bedenken gegen die Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes geltend zu machen:

1. Verkehrssituation

Die geplante Zuwegung für Pkw zur Seniorenresidenz erscheint unzureichend. Der Friedhofsweg ist eine sehr schmale Straße, die auf ihrer östlichen Seite nicht einmal einen Gehweg besitzt, sondern unmittelbar an die vorhandene Bebauung grenzt. Trotzdem werden am östlichen Fahrbahnrand schon jetzt zahlreiche Fahrzeuge abgestellt, weil die Parkplatzsituation im Bereich um die Kreuzung Dorfstraße/Friedhofsweg unzureichend ist. Die Parkplatzsituation wird sich durch die lediglich sechs vorgesehenen Besucherstellplätze für die Seniorenresidenz insbesondere an „typischen“ Besuchstagen wie Sonn- und Feiertagen noch erheblich verschlechtern. Es steht zu befürchten, dass es nach Bau der Seniorenresidenz auf dem Friedhofsweg und auf der Dorfstraße zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen und -behinderungen kommen wird.

Besonders unter Berücksichtigung der vorstehend erläuterten Bedenken ist auch die Zuwegung für Fußgänger über den Friedhofsweg unzureichend.

2. Einfügung in den Bebauungsbestand

Des Weiteren werden Bedenken gegen die Einfügung der neuen Bebauung in den mit Lindenhof und Altem Kirchturm sehr alten Bebauungsbestand geltend gemacht. Die Errichtung eines dreigeschossigen Neubaus dürfte den Gesamteindruck des Denkmals „Alter Kirchturm“ von der Dorfstraße aus gesehen erheblich beeinträchtigen. Diese Beeinträchtigung wird auch durch den beabsichtigten Abstand zur Grundstücksgrenze von 25 Metern und die Erhaltung der Grenzbeplantzung nicht behoben.

3. Fußweg über das Gelände des Alten Kirchturms

Wie bereits mit Schreiben vom 24.04.2004 mitgeteilt, ist der Kirchenvorstand entschieden gegen einen Fußweg über das Gelände des Alten Kirchturms, insbesondere, soweit er über das im Eigentum der Kirchengemeinde stehende Grundstück führen soll. Das Gelände stellt sich als geschlossener Denkmalplatz unter Einbeziehung des Alten Kirchturms mit dem Ehrenmal für die Toten der Gemeinde dar. Es dient damit als Ort der Besinnung, des Totengedenkens einschließlich entsprechender Veranstaltungen. Durch eine Zuwegung über dieses Gelände würde diese Funktion gänzlich beseitigt.

Ausweislich des Schreibens der Firma Sunrise vom 08.02.2006 ist ein Fußweg über den Denkmalplatz nach wie vor beabsichtigt. Unsere Bedenken werden offenkundig nicht geteilt, die besondere Bedeutung des Denkmals nicht gesehen und vornehmlich wirtschaftliche Interessen berücksichtigt. Nur zwecks Ausräumung der von uns geäußerten Bedenken und zur Erlangung des Bebauungsplans wurde vorläufig von einer entsprechenden Planung abgesehen. Möglicherweise wird die Firma Sunrise nach Errichtung die unzureichende Zuwegung über den Friedhofsweg und starke Verkehrsbehinderung argumentativ dazu nutzen, den Fußweg entgegen allen Bedenken doch durchzusetzen. Einer solchen Verhaltensweise sollte durch Planung einer hinreichenden Zuwegung über den Friedhofsweg vorgebeugt werden.

Mit freundlichen Grüßen


Karl-Heinz Pütz, Pfarrer

Kopie an

Stadt Meerbusch
Erzbistum Köln

Einwender 8

ANLAGE zu TOP 2

vom 30.5.2006

usch
 Bereich 4
 Eing.: 10. Mai 2006
 Gdst. Plg. Ver. Bau Umw. Grdver.
10/5

LANDSCHAFTS
 VERBAND
 RHEINLAND
LVR

Stadt Meerbusch
 Poststelle
 Eing. 08. Mai 2006

Rheinisches Amt für Denkmalpflege · Postfach 21 40 · 50250 Pulheim

Planungsgemeinschaft
 Lotze + Schöne
 Am Heiderand 10
 01328 Dresden

Stadt Meerbusch
 Dezernat III
 Eing.: -9. Mai 2006
 weiter an:
 FB 4 FB 5 FB 6 SIm PG St

Rheinisches Amt für Denkmalpflege

Datum und Zeichen bitte stets angeben

04.05.2006
 06-04036-KJ-Si

EINGANG: 10. Mai 2006
 Umlauf
 weiter an: 61.2 Ki für 11.5.

Dr. Helmtrud Köhren-Jansen
 Tel.: (0 22 34) 98 54- 541
 Fax: (02 21) 82 84- 29 61
 hannelore.sieburg@lvr.de

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6
 Meerbusch-Büderich, Friedhofweg/Lindenhof

Ihr Schreiben vom 27.03.2006

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie bereits ausführlich in meinem Schreiben vom 30.03.2004 dargelegt, hält der Landschaftsverband Rheinland / Rheinisches Amt für Denkmalpflege die Größe, Kubatur und Grundfläche des neuen Baukomplexes in der bestehenden städtebaulichen Situation und in der unmittelbaren Nähe der beiden Baudenkmäler des Lindenhofes und des Kirchturmes weiterhin grundsätzlich für zu dominant.

Da das Bauvorhaben auch gem. § 9 (1) b DSchG NW zu beurteilen sein wird, weist das Rheinische Amt für Denkmalpflege schon jetzt darauf hin, dass insbesondere der nach Süden gerichtete Eckturm der Anlage eine nicht akzeptable Konkurrenz zum Kirchturm darstellt. Auf ihn ist zumindest an dieser Stelle unbedingt zu verzichten.

Mit freundlichen Grüßen
 Im Auftrag

Köhren-Jansen
 Dr. Helmtrud Köhren-Jansen

Kopie: Stadt Meerbusch, Stadtplanung, Postfach 16 64, 40641 Meerbusch

Besucheranschrift: 50259 Pulheim (Brauweiler) - Ehrenfriedstr. 19 - Eingang Haupttor
 Besuchszeiten Wir haben gleitende Arbeitszeit. Anrufe daher bitte möglichst in der Zeit von 9.00 - 11.30 und 13.30 - 15.00 Uhr.
 Besuche nur nach Vereinbarung.

Banken
 Westdeutsche Landesbank 60 061 (BLZ 300 500 00)
 Postbank Niederlassung Köln 5 64-501 (BLZ 370 100 50)

Bushaltestelle Abteikirche - Linie 961, 962, 967 und 980
 Telefon Vermittlung (0 22 34) 98 54-0

Zahlungen nur an Landschaftsverband Rheinland - Kasse - 50663 Köln