

TEXTE

10/2024

Abschlussbericht

Analyse des Vollzugsstandes der 2. FlugLSV

von:

Ass. Jur. Silvia Schütte

Öko-Institut e.V., Darmstadt

Herausgeber:

Umweltbundesamt

TEXTE 10/2024

Projektnummer: 170108

FB001358

Abschlussbericht

Analyse des Vollzugsstandes der 2. FlugLSV

von

Ass. Jur. Silvia Schütte

Öko-Institut e.V., Darmstadt

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

Impressum

Herausgeber

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
buergerservice@uba.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

Durchführung der Studie:

Öko-Institut e.V.
Rheinstr. 95
64295 Darmstadt

Abschlussdatum:

Mai 2023

Redaktion:

Fachgebiet Lärminderung im Verkehr
Fachbegleitung Jörn Lindmaier

Publikationen als pdf:

<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen>

ISSN 1862-4804

Dessau-Roßlau, Januar 2024

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Kurzbeschreibung: Analyse des Vollzugsstandes der 2. FlugLSV

Im Umfeld ziviler und militärischer Flugplätze besteht unter bestimmten Bedingungen die Möglichkeit für Anwohnende, Aufwendungen für baulichen Schallschutz, z. B. den Einbau spezieller Fenster, erstattet zu bekommen. So soll der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm gesichert werden. Die Voraussetzungen für die Erstattung werden im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG)¹ und in der Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung (2. FlugLSV)² geregelt.

Im Fokus dieses Vorhabens stehen die nach FluLärmG realisierten baulichen Schallschutzmaßnahmen an den zivilen und militärischen Flugplätzen. Deren Anzahl, die Art der baulichen Maßnahmen, sowie die dadurch entstandenen Kosten für die Flughafenbetreiber, die nach dem FluLärmG zahlungspflichtig sind, sind von besonderem Interesse. Bei den militärischen Flugplätzen ist der Bund zahlungspflichtig. Auch hier können die erhobenen Daten Auskunft geben über den Umfang des erstatteten baulichen Schallschutzes für Anwohnende.

Für die Erhebung der notwendigen Daten für die zivilen Flughafenstandorte sind die obersten Luftfahrtbehörden der Bundesländer kontaktiert worden. Für die militärischen Flughafenstandorte war dies das Luftfahrtamt der Bundeswehr. Den dort jeweils Zuständigen wurde ein Online-Fragebogen zur Verfügung gestellt mit der Bitte um Beantwortung. Teilweise werden die Ergebnisse ergänzt durch weitere Informationen, die entweder von den Zuständigen per E-Mail übermittelt wurden oder aus frei recherchierbaren Quellen stammen. Ein umfassendes Bild des Vollzugsstandes zum baulichen Schallschutz nach dem FluLärmG und der 2. FlugLSV kann so gezeichnet werden.

Die Erhebung des Vollzugsstandes zeigt, dass weder die prognostizierte Anzahl der Anträge noch die der Kostenfolgen, die Rahmen der Novellierung des FluLärmG 2007 zur Diskussion standen, an den zivilen und militärischen Flugplätzen erreicht wurde.

Abstract: Analysis of the enforcement status of the 2nd FlugLSV

In the surrounding area of civil and military airfields, it is possible – under certain conditions – for residents to be reimbursed for structural noise protection, e.g. through the installation of special windows. This is intended to ensure the protection of the population from aircraft noise. The requirements for reimbursement are set out in the German Aircraft Noise Act (FluLärmG)³ and the Ordinance on Noise Abatement Measures at Airports (2. FlugLSV)⁴.

This study focuses on the total number of noise abatement measures implemented at civil and military airfields due to the FluLärmG. Their number, the type of structural measures and the resulting costs for the airport operators, who are liable to pay under the FluLärmG, are of particular interest. In the case of military airfields, the federal government is liable to pay. Here, too, the data collected can provide information on the extent of the structural noise protection for residents that is reimbursed.

For the required data collection for the civil airport locations, the supreme aviation authorities of the federal states have been contacted. For the military airport locations, this was the German Armed Forces Aviation Office. An online questionnaire was made available to those responsible in each case, with the request that they respond. In some cases, the results are supplemented by additional information that was either sent by e-mail by those responsible or obtained from

¹ Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550).

² Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 8. September 2009 (BGBl. I S. 2992).

³ Act on Protection against Aircraft Noise as published on October 31, 2007 (BGBl. I p. 2550).

⁴ Airfield Noise Abatement Measures Ordinance of September 8, 2009 (BGBl. I p. 2992).

generally accessible sources. A comprehensive picture of the enforcement status of structural noise abatement in accordance with the FluLärmG and the 2nd FlugLSV can thus be drawn.

The survey of the enforcement status shows that neither the predicted number of applications nor the cost consequences, which were discussed in the context of the amendment of the FluLärmG 2007, were achieved at the civil and military airports.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	13
Tabellenverzeichnis	13
Abkürzungsverzeichnis	17
Zusammenfassung.....	19
Summary	22
1 Einführung in das FluLärmG und in die Regelungen der 2. FlugLSV.....	24
1.1 Festsetzung der Lärmschutzbereiche	24
1.2 Bauverbote und sonstige Beschränkungen der baulichen Nutzung.....	26
1.3 Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen.....	26
1.4 Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2. FlugLSV	27
1.5 Kostenfolgen der baulichen Schallschutzmaßnahmen	28
2 Methodisches Vorgehen zur Erhebung des Vollzugsstandes.....	32
2.1 Online-Erhebung	33
2.2 Auswertung.....	33
3 Vollzugsstand der 2. FlugLSV an zivilen Flugplätzen in Deutschland	35
3.1 Flughafenstandorte in Baden-Württemberg	35
3.1.1 Verkehrsflughafen Friedrichshafen	35
3.1.2 Verkehrsflughafen Karlsruhe/Baden-Baden	36
3.1.3 Verkehrslandeplatz Mannheim-City	37
3.1.4 Verkehrsflughafen Stuttgart	37
3.1.4.1 Festsetzung des Lärmschutzbereiches	37
3.1.4.2 Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen sowie Anträge auf baulichen Schallschutz.....	38
3.1.4.3 Regelung der schalltechnischen Objektbeurteilung	38
3.1.4.4 Einschätzung: Gründe für die Ablehnung	38
3.1.4.5 Bewilligte Einzelmaßnahmen für Wohneinheiten in Zahlen	39
3.1.4.6 Überprüfung/ Abnahme der realisierten Einzelmaßnahmen.....	39
3.1.4.7 Zusicherungen und Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten.....	39
3.1.4.8 Einschätzung: Wenn Zusicherung und Erstattung auseinanderfallen	39
3.1.4.9 Schutzbedürftige Einrichtungen	39
3.1.4.10 Klageverfahren.....	39
3.1.4.11 Baulicher Schallschutz nach freiwilligen (auch früheren) Erstattungsprogrammen	39
3.1.4.12 Ausnahmen von Bauverboten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG	40

3.2	Flughafenstandorte in Bayern.....	40
3.2.1	Verkehrslandeplatz Augsburg	41
3.2.2	Verkehrsflughafen Memmingen (Allgäu).....	42
3.2.3	Verkehrsflughafen München	43
3.2.3.1	Festsetzung des Lärmschutzbereiches	43
3.2.3.2	Baulicher Schallschutz nach freiwilligen (auch früheren) Programmen.....	44
3.2.4	Verkehrsflughafen Nürnberg	44
3.2.4.1	Festsetzung des Lärmschutzbereiches	44
3.2.4.2	Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen und Anträge auf baulichen Schallschutz.....	45
3.2.4.3	Regelung der schalltechnischen Objektbeurteilung	45
3.2.4.4	Gründe für die Ablehnung	45
3.2.4.5	Bewilligte Einzelmaßnahmen für Wohneinheiten in Zahlen	45
3.2.4.6	Überprüfung/ Abnahme der realisierten Einzelmaßnahmen.....	45
3.2.4.7	Zusicherungen und Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten.....	45
3.2.4.8	Einschätzung: Wenn Zusicherung und Erstattung auseinanderfallen	46
3.2.4.9	Schutzbedürftige Einrichtungen	46
3.2.4.10	Klageverfahren.....	46
3.2.4.11	Baulicher Schallschutz nach freiwilligen Erstattungsprogrammen	46
3.2.4.12	Ausnahmen von Bauverboten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG	46
3.3	Flughafenstandorte in Berlin	47
3.3.1	Verkehrsflughafen Berlin Tegel.....	47
3.3.2	Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg	48
3.4	Flughafenstandort in Brandenburg.....	48
3.4.1	Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg	48
3.4.1.1	Festsetzung des Lärmschutzbereiches	48
3.4.1.2	Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen sowie Anträge auf baulichen Schallschutz.....	49
3.4.1.3	Regelung der schalltechnischen Objektbeurteilung	49
3.4.1.4	Einschätzung: Gründe für die Ablehnung	49
3.4.1.5	Bewilligte Einzelmaßnahmen für Wohneinheiten in Zahlen	50
3.4.1.6	Überprüfung/ Abnahme der realisierten Einzelmaßnahmen.....	50
3.4.1.7	Zusicherungen und Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten.....	50
3.4.1.8	Schutzbedürftige Einrichtungen	50
3.4.1.9	Klageverfahren.....	50

3.4.1.10	Baulicher Schallschutz aufgrund Planfeststellungsbeschluss	50
3.4.1.11	Ausnahmen von Bauverboten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG	53
3.5	Flughafenstandort in Bremen	53
3.5.1	Verkehrsflughafen Bremen	53
3.5.1.1	Festsetzung des Lärmschutzbereiches	53
3.5.1.2	Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs	53
3.5.1.3	Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen	54
3.5.1.4	Anträge auf baulichen Schallschutz	54
3.5.1.5	Bewilligte Einzelmaßnahmen für Wohneinheiten in Zahlen	55
3.5.1.6	Überprüfung/ Abnahme der realisierten Einzelmaßnahmen	55
3.5.1.7	Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten	55
3.5.1.8	Schutzbedürftige Einrichtungen	55
3.5.1.9	Klageverfahren	55
3.5.1.10	Baulicher Schallschutz nach freiwilligen (auch früheren) Erstattungsprogrammen	56
3.5.1.11	Ausnahmen von Bauverboten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG	56
3.6	Flughafenstandort in Hamburg	57
3.6.1	Verkehrsflughafen Hamburg	57
3.6.1.1	Festsetzung des Lärmschutzbereiches	57
3.6.1.2	Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen sowie Anträge auf baulichen Schallschutz	57
3.6.1.3	Regelung der schalltechnischen Objektbeurteilung	57
3.6.1.4	Einschätzung: Gründe für die Ablehnung	58
3.6.1.5	Bewilligte Einzelmaßnahmen für Wohneinheiten in Zahlen	58
3.6.1.6	Überprüfung/ Abnahme der realisierten Einzelmaßnahmen	59
3.6.1.7	Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten	59
3.6.1.8	Einschätzung: Wenn Zusicherung und Erstattung auseinanderfallen	59
3.6.1.9	Schutzbedürftige Einrichtungen	59
3.6.1.10	Klageverfahren	59
3.6.1.11	Baulicher Schallschutz nach freiwilligen (auch früheren) Erstattungsprogrammen	60
3.6.1.12	Ausnahmen von Bauverboten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG	61
3.7	Flughafenstandorte in Hessen	62
3.7.1	Verkehrsflughafen Frankfurt am Main	62
3.7.1.1	Festsetzung des Lärmschutzbereiches	62
3.7.1.2	Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen sowie Anträge auf baulichen Schallschutz	62

3.7.1.3	Regelung der schalltechnischen Objektbeurteilung	62
3.7.1.4	Einschätzung: Gründe für die Ablehnung	63
3.7.1.5	Zusicherungen und Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten.....	64
3.7.1.6	Bewilligte Einzelmaßnahmen für Wohneinheiten in Zahlen	65
3.7.1.7	Überprüfung/ Abnahme der realisierten Einzelmaßnahmen.....	65
3.7.1.8	Einschätzung: Wenn Zusicherung und Erstattung auseinanderfallen	65
3.7.1.9	Schutzbedürftige Einrichtungen	66
3.7.1.10	Klageverfahren.....	67
3.7.1.11	Baulicher Schallschutz nach freiwilligen (auch früheren) Erstattungsprogrammen	67
3.7.1.12	Ausnahmen von Bauverboten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG	68
3.7.2	Kassel-Calden	69
3.8	Flughafenstandorte in Mecklenburg-Vorpommern.....	69
3.8.1	Verkehrsflughafen Heringsdorf.....	69
3.8.2	Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee.....	69
3.9	Flughafenstandorte in Niedersachsen	70
3.9.1	Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg	70
3.9.2	Verkehrsflughafen Bremen	70
3.9.3	Hannover-Langenhagen.....	70
3.9.3.1	Festsetzung des Lärmschutzbereiches	70
3.9.3.2	Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen sowie Anträge auf baulichen Schallschutz.....	71
3.9.3.3	Regelung der schalltechnischen Objektbeurteilung	72
3.9.3.4	Gründe für die Ablehnung	72
3.9.3.5	Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten	72
3.9.3.6	Einschätzung: Wenn Maßnahmen nicht realisiert wurden	72
3.9.3.7	Schutzbedürftige Einrichtungen	73
3.9.3.8	Klageverfahren.....	73
3.9.3.9	Baulicher Schallschutz nach freiwilligen (auch früheren) Erstattungsprogrammen	73
3.9.3.10	Ausnahmen von Bauverboten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG	74
3.10	Flughafenstandorte in Nordrhein-Westfalen	75
3.10.1	Verkehrsflughafen Dortmund	75
3.10.2	Verkehrsflughafen Düsseldorf	75
3.10.3	Verkehrsflughafen Köln/Bonn	77
3.10.4	Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück	79

3.10.5	Verkehrsflughafen Niederrhein	80
3.10.6	Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt	80
3.11	Flughafenstandorte in Rheinland-Pfalz	81
3.11.1	Verkehrsflughafen Frankfurt-Hahn	81
3.11.1.1	Festsetzung des Lärmschutzbereiches	81
3.11.1.2	Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen	81
3.11.1.3	Anträge auf baulichen Schallschutz	82
3.11.1.4	Schutzbedürftige Einrichtungen	82
3.11.1.5	Baulicher Schallschutz aufgrund Planfeststellungsbeschluss	82
3.11.1.6	Ausnahmen von Bauverböten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG	82
3.12	Flughafenstandort im Saarland	83
3.12.1	Verkehrsflughafen Saarbrücken	83
3.13	Flughafenstandorte in Sachsen	84
3.13.1	Verkehrsflughafen Dresden	84
3.13.1.1	Festsetzung des Lärmschutzbereiches	84
3.13.1.2	Baulicher Schallschutz nach freiwilligen (auch früheren) Erstattungsprogrammen	84
3.13.1.3	Baulicher Schallschutz aufgrund Planfeststellungsbeschluss	85
3.13.2	Verkehrsflughafen Leipzig/Halle	85
3.13.2.1	Festsetzung des Lärmschutzbereiches	85
3.13.2.2	Baulicher Schallschutz aufgrund Planfeststellungsbeschluss	85
3.14	Flughafenstandorte in Schleswig-Holstein	86
3.14.1	Verkehrsflughafen Lubeck-Blankensee	86
3.14.2	Verkehrsflughafen Sylt	87
3.15	Flughafenstandort in Thüringen	87
3.15.1	Verkehrsflughafen Flughafen Erfurt-Weimar	87
3.15.1.1	Festsetzung des Lärmschutzbereiches	87
3.15.1.2	Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen	88
3.15.1.3	Regelung der schalltechnischen Objektbeurteilung	88
3.15.1.4	Anträge auf baulichen Schallschutz	88
3.15.1.5	Anträge in Prüfung	88
3.15.1.6	Zusicherungen und Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten	88
3.15.1.7	Klageverfahren	88
3.15.1.8	Schutzbedürftige Einrichtungen	88
3.15.1.9	Baulicher Schallschutz aufgrund Planfeststellungsbeschluss	89

3.15.1.10	Ausnahmen von Bauverboten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG	89
4	Vollzugsstand der 2. FlugLSV an militärischen Flugplätzen.....	90
5	Zusammenfassung des Vollzugsstandes für die zivilen Flugplätze	98
5.1	Festsetzung der Lärmschutzbereiche	98
5.2	Bauliche Schallschutzmaßnahmen nach FluLärmG: Anträge und Bewilligungen	101
5.3	Gründe für abgelehnte Anträge.....	102
5.4	Gründe für nicht realisierte bauliche Schallschutzmaßnahmen.....	103
5.5	Kostenfolgen nach dem FluLärmG (zivile Flugplätze)	103
5.6	Schutzbedürftige Einrichtungen	106
5.7	Klageverfahren.....	107
5.8	Ausnahmen von Bauverboten für schutzbedürftige Einrichtungen	108
6	Zusammenfassung des Vollzugsstandes für die militärischen Flugplätze	109
7	Quellenverzeichnis	110
A	Anhang: Online-Fragebogen.....	113

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Summe der Erstattungen in Hamburg.....	59
Abbildung 2:	Zusicherungen und Erstattungen in der NSZ (Frankfurt)	64
Abbildung 3:	Zusicherungen und Erstattungen in der TSZ 1 und NSZ (Frankfurt).....	64

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Eckdaten des Flughafens Friedrichshafen (ICAO-Ortskennung: EDNY)	35
Tabelle 2:	Eckdaten des Flughafens Karlsruhe/Baden-Baden (ICAO-Ortskennung: EDSB)	36
Tabelle 3:	Eckdaten des Flughafens Mannheim-City (ICAO-Ortskennung: EDFM)	37
Tabelle 4:	Eckdaten des Flughafens Stuttgart (ICAO-Ortskennung: EDDS)	37
Tabelle 5:	Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen und Anträge/WE auf baulichen Schallschutz am Flughafen Stuttgart	38
Tabelle 6:	Freiwilliges Programm am Flughafen Stuttgart.....	40
Tabelle 7:	Eckdaten des Flughafens Augsburg (ICAO-Ortskennung: EDMA)	41
Tabelle 8:	Eckdaten des Flughafens Memmingen (ICAO-Ortskennung: EDJA).....	42
Tabelle 9:	Eckdaten des Flughafens München (ICAO-Ortskennung EDDM)	43
Tabelle 10:	Eckdaten des Flughafens Nürnberg (ICAO-Ortskennung EDDN).....	44
Tabelle 11:	Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen und Anträge auf baulichen Schallschutz/WE am Flughafen Nürnberg	45
Tabelle 12:	Freiwillige Programme in Nürnberg	46
Tabelle 13:	Eckdaten des Flughafens Tegel (geschlossen).....	47
Tabelle 14:	Eckdaten des Flughafens Berlin Brandenburg (ICAO-Ortskennung EDDB).....	48
Tabelle 15:	Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen und Anträge auf baulichen Schallschutz/WE am Flughafen Berlin Brandenburg	49
Tabelle 16:	Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen (aufgrund PFB) und Anträge/WE auf baulichen Schallschutz am Flughafen Berlin Brandenburg	52
Tabelle 17:	Eckdaten des Flughafens Bremen (ICAO-Ortskennung EDDW).....	53
Tabelle 18:	Freiwillige Programme in Bremen	56
Tabelle 19:	Eckdaten des Flughafens Hamburg (ICAO-Ortskennung EDDH)	57

Tabelle 20:	Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen und Anträge auf baulichen Schallschutz/WE am Flughafen Hamburg.....	57
Tabelle 21:	Freiwillige Programme in Hamburg.....	60
Tabelle 22:	Eckdaten des Flughafens Frankfurt am Main (ICAO-Ortskennung EDDF)	62
Tabelle 23:	Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen und Anträge/WE auf baulichen Schallschutz am Flughafen Frankfurt.....	62
Tabelle 24:	Freiwillige Programme in Frankfurt.....	67
Tabelle 25:	Eckdaten des Flughafens Kassel-Calden (ICAO-Ortskennung EDVK)	69
Tabelle 26:	Eckdaten des Flughafens Heringsdorf (ICAO-Ortskennung EDAH).....	69
Tabelle 27:	Eckdaten des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg (ICAO-Ortskennung EDVE)	70
Tabelle 28:	Eckdaten des Flughafens Hannover-Langenhagen (ICAO-Ortskennung: EDDV).....	70
Tabelle 29:	Wohneinheiten/Gebäude in den einzelnen Schutzzonen und Anträge auf baulichen Schallschutz am Flughafen Hannover-Langenhagen	71
Tabelle 30:	Freiwillige Programme in Hannover-Langenhagen	73
Tabelle 31:	Eckdaten des Flughafens Dortmund (ICAO-Ortskennung EDLW)	75
Tabelle 32:	Eckdaten des Flughafens Düsseldorf (ICAO-Ortskennung EDDL)	75
Tabelle 33:	Freiwilliges Programm am Flughafen Düsseldorf.....	76
Tabelle 34:	Eckdaten des Flughafens Köln/Bonn (ICAO-Ortskennung EDDK)	77
Tabelle 35:	Freiwilliges Programm am Flughafen Köln/Bonn	78
Tabelle 36:	Eckdaten des Flughafens Münster/Osnabrück (ICAO-Ortskennung EDDG).....	79
Tabelle 37:	Eckdaten des Flughafens Niederrhein (ICAO-Ortskennung EDLV)	80
Tabelle 38:	Eckdaten des Flughafens Paderborn/Lippstadt (ICAO-Ortskennung EDLP).....	80
Tabelle 39:	Eckdaten des Flughafens Frankfurt-Hahn (ICAO-Ortskennung EDFH)	81
Tabelle 40:	Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen am Flughafen Frankfurt-Hahn	81
Tabelle 41:	Eckdaten des Flughafens Saarbrücken (ICAO-Ortskennung EDDR).....	83
Tabelle 42:	Eckdaten des Flughafens Dresden (ICAO-Ortskennung EDDC)	84
Tabelle 43:	Freiwilliges Programm in Dresden.....	84

Tabelle 44:	Eckdaten des Flughafens Leipzig/Halle (ICAO-Ortskennung EDDP)	85
Tabelle 45:	Eckdaten des Flughafens Lübeck-Blankensee (ICAO-Ortskennung EDHL)	86
Tabelle 46:	Eckdaten des Flughafens Sylt (ICAO-Ortskennung EDXW)	87
Tabelle 47:	Eckdaten des Flughafens Erfurt-Weimar (ICAO-Ortskennung EDDE)	87
Tabelle 48:	Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen am Flughafen Erfurt-Weimar	88
Tabelle 49:	Eckdaten des Flugplatzes Büchel, Rheinland-Pfalz (ICAO-Ortskennung ETSB)	91
Tabelle 50:	Eckdaten des Flugplatzes Geilenkirchen, Nordrhein-Westfalen (ICAO-Ortskennung ETNG)	91
Tabelle 51:	Eckdaten des Flugplatzes Hohn, Schleswig-Holstein (ICAO-Ortskennung ETNH)	92
Tabelle 52:	Eckdaten des Flugplatzes Ingolstadt/Manching, Bayern (ICAO-Ortskennung ETSI)	92
Tabelle 53:	Eckdaten des Flugplatzes Laage, Mecklenburg-Vorpommern (ICAO-Ortskennung ETNL)	92
Tabelle 54:	Eckdaten des Flugplatzes Lechfeld, Bayern (ICAO-Ortskennung ETSL)	93
Tabelle 55:	Eckdaten des Flugplatzes Neuburg a. d. Donau, Bayern (ICAO-Ortskennung ETSN)	93
Tabelle 56:	Eckdaten des Flugplatzes Nordholz, Niedersachsen (ICAO-Ortskennung ETMN)	93
Tabelle 57:	Eckdaten des Luft-/Bodenschießplatz Nordhorn, Niedersachsen (ICAO-Ortskennung ETUN)	94
Tabelle 58:	Eckdaten des Flugplatzes Nörvenich, Nordrhein-Westfalen (ICAO-Ortskennung ETMN)	94
Tabelle 59:	Eckdaten des Flugplatzes Ramstein, Rheinland-Pfalz (ICAO-Ortskennung ETAR)	95
Tabelle 60:	Eckdaten des Flugplatzes Schleswig, Schleswig-Holstein (ICAO-Ortskennung ETNS)	95
Tabelle 61:	Eckdaten des Flugplatzes Spangdahlem, Rheinland-Pfalz (ICAO-Ortskennung ETAD)	96
Tabelle 62:	Eckdaten des Flugplatzes Wittmundhafen, Niedersachsen (ICAO-Ortskennung ETNT)	96
Tabelle 63:	Eckdaten des Flugplatzes Wunstorf, Niedersachsen (ICAO-Ortskennung ETNW)	97
Tabelle 64:	Festsetzung der Lärmschutzbereiche nach FluLärmG 2007 – Übersicht: zivile Flugplätze	98

Tabelle 65:	Übersicht Wohneinheiten im LSB und Wohneinheiten, für die Anträge auf baulichen Schallschutz gestellt wurden (inklusive Bewilligungen)	101
Tabelle 66:	Ablehnungsgründe für Anträge für Aufenthalts- und Schlafräume (Zusammenfassung der Einschätzungen)	103
Tabelle 67:	Kostenfolgen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nach FluLärmG 2007 – Übersicht: zivile Flugplätze.....	104
Tabelle 68:	Erstattungen aufgrund PFB – Übersicht: zivile Flugplätze.....	105
Tabelle 69:	Schutzbedürftige Einrichtungen und Erstattung baulicher Schallschutzmaßnahmen	106
Tabelle 70:	Klageverfahren gegen die Festsetzung/Erstattung baulicher Schallschutzmaßnahmen	107
Tabelle 71:	Anträge auf Ausnahmen von den Bauverboten (schutzbedürftige Einrichtungen)	108
Tabelle 72:	Festsetzung der Lärmschutzbereiche nach FluLärmG 2007 – Übersicht: militärische Flugplätze	109

Abkürzungsverzeichnis

1. FlugLSV	Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen)
2. FlugLSV	Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
3. FlugLSV	Dritte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung)
ADF	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen
ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
ALD	Außenwand-Luftdurchlässe
AzB	Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen
AzD	Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz – kurz: Bundesumweltministerium
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
d.h.	das heißt
dB(A)	Dezibel(A)
DIN	Deutsches Institut für Normung
DRK	Deutsches Rotes Kreuz
et al.	et alii (und andere)
etc.	et cetera (und so weiter)
Fluglärmgesetz-E	Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen
FluLärmG	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
gem.	gemäß
ggf.	gegebenenfalls
GBI.	Gesetzesblatt
GVBl.	Gesetzes- und Verordnungsblatt
HMWEVW	Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
i.S.d.	im Sinne des/der
i.V.m.	in Verbindung mit
Kita	Kindertagesstätte
L_{Aeq}	A-bewerteter äquivalenter Dauerschallpegel/ Mittelungspegel
L_{Amax}	A-bewerteter Maximalpegel
L_{eq}	äquivalenter Dauerschallpegel
LSB	Lärmschutzbereich
LSP	Lärmschutzprogramm

LuftVG	Luftverkehrsgesetz
NAT	Number above Threshold / Häufigkeitskriterium hier bezüglich der Maximalpegel
NRW	Nordrhein-Westfalen
NSZ	Nacht-Schutzzone
o.J.	ohne Jahr
PFB	Planfeststellungsbeschluss
Rn.	Randnummer
RVO	Rechtsverordnung
R'_{w,res}	resultierendes bewertetes Bauschalldämm-Maß
S.	Seite
sog.	sogenannte*r
TSZ	Tag-Schutzzone
u. a.	unter anderem
UBA	Umweltbundesamt
VDI	Verein Deutscher Ingenieure
vgl.	vergleiche
z. B.	zum Beispiel

Zusammenfassung

Die „Analyse des Vollzugsstandes der 2. FlugLSV“ verfolgt das Ziel, einen Überblick über die Realisierung baulicher Schallschutzmaßnahmen an den deutschen Flugplätzen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG)⁵ zu schaffen. Bauliche Schallschutzmaßnahmen können von den Anspruchsberechtigten an den zivilen und militärischen Flugplätzen in einem Erstattungsverfahren beantragt werden. Deren Anzahl und die Kostenfolgen der realisierten Erstattungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an den deutschen zivilen und militärischen Flugplätzen sind hier von besonderem Interesse.

Voraussetzung für diese Erstattungsansprüche ist die Ausweisung eines Lärmschutzbereiches an den Flugplätzen. Die Voraussetzungen zur Ausweisung der Lärmschutzbereiche und für die Geltendmachung der Erstattungsansprüche für bauliche Schallschutzmaßnahme sind im FluLärmG geregelt. Für die Erstattungsverfahren relevant ist zudem die Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2. FlugLSV)⁶, diese konkretisiert die Voraussetzungen für die Gewährung der Erstattung.

Mit dem „Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen“ von 2007 wurde das FluLärmG, das in seiner bis dahin geltenden Fassung aus dem Jahr 1971 stammte, in verschiedenen wichtigen Punkten geändert und an die gestiegenen Anforderungen des Lärmschutzes angepasst. Um eine Weiterentwicklung und Anpassung an sich verändernde Rahmenbedingungen zu ermöglichen, normiert der § 2 Abs. 3 FluLärmG eine regelmäßige Berichterstattungspflicht der Bundesregierung. Demnach hat die Bundesregierung *„spätestens im Jahr 2017 und spätestens von jeweils weiteren zehn Jahren dem Deutschen Bundestag Bericht zu erstatten über die Überprüfung der in § 2 Abs. 2 genannten Werte unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung der Luftfahrttechnik“*.

Im Zuge der Vorbereitung für die Berichterstattung durch die Bundesregierung wurden umfangreiche, vom Umweltbundesamt (UBA) in Auftrag gegebene, Studien erarbeitet. Auf Basis dieser Vorarbeiten verfasste das UBA Empfehlungen zur Verbesserung des Fluglärmschutzes im „Fluglärmbericht 2017 des Umweltbundesamtes“ (UBA – Umweltbundesamt 2017) und übermittelte diesen dem dafür fachlich zuständigen Bundesumweltministerium (heute BMUV). Die Bundesregierung selbst hat im Januar 2019 dann den „Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz)“ (Deutscher Bundestag – 19. Wahlperiode 2019) veröffentlicht.

Eine der erwähnten Vorarbeiten des UBA für die Berichterstattung ist das Forschungsvorhaben „Evaluation der 2. Fluglärmschutzverordnung“ (Schulze et al. 2016). Das Vorhaben analysierte im Jahr 2015 die Regelungsmechanismen, die Effektivität und die Umsetzungspraxis der 2. FlugLSV. Dafür wurden von den Gutachter*innen die rechtlichen Rahmenbedingungen untersucht und (soweit damals möglich) der Vollzugsstand recherchiert. An ausgewählten (zivilen) Flugplätzen wurden die bereits gemachten Erfahrungen mit dem Vollzug der 2. FlugLSV erhoben und ausgewertet. Die Gutachter*innen stützten sich dabei überwiegend auf Interviews mit ausgewählten Akteur*innen, die mit der Thematik befasst waren.

Zum damaligen Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens war allerdings der Vollzugsstand nicht so weit vorangeschritten, insbesondere dauerte an vielen Standorten die nötige Festsetzung von Lärmschutzbereichen an (als Voraussetzungen für die Anwendung der 2. FlugLSV). Entsprechend befand sich die Umsetzung von Maßnahmen des baulichen Schallschutzes in

⁵ Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550).

⁶ Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 8. September 2009 (BGBl. I S. 2992).

einem noch nicht abgeschlossenen Stadium. Dies galt auch für die Frage, wie sich der Vollzugsstand für die Ausnahmen von den Bauverböten nach § 5 Abs. 1 S. 3 FluLärmG darstellt bzw. für die Errichtung von Wohnungen nach § 5 Abs. 3 FluLärmG sowie insgesamt zu den Kostenfolgen der baulichen Erstattungsverfahren. So konzentrierte sich das benannte Vorhaben zur 2. FlugLSV insbesondere auf grundsätzliche Anwendungs- und Vollzugsfragen. Dazu konnten auch zahlreiche Empfehlungen erarbeitet werden.

Eine weitere Vorarbeit für das UBA ist das Forschungsvorhaben „Weiterentwicklung der rechtlichen Regelungen zum Schutz vor Fluglärm“, das im Jahr 2018 veröffentlicht wurde (Schütte et al. 2018). Diese Forschung verfolgte einen breiteren Ansatz, um den gesetzlichen Auftrag zur Überprüfung der Werte des § 2 unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik zu unterstützen. Weitere Daten zum Vollzug des FluLärmG und weitere Einschätzungen relevanter Akteure wurden erhoben. Neben einer Vertiefung der Erkenntnisse zum Vollzug der 2. FlugLSV behandelte diese Arbeit auch die 1.⁷ und die 3. FlugLSV⁸. Ebenso enthält das Gutachten eine umfassende Literaturlauswertung zur Studienlage der (fluglärmrelevanten) Lärmwirkungsforschung und endet mit einer Analyse der rechtlichen Regelungen und gestützt darauf formulieren die Gutachter*innen Empfehlungen, um eine weitere Verbesserung des Fluglärmschutzes zu erreichen.

Sowohl die Forschungsberichte, der Fluglärmbericht des UBA als auch der Bericht der Bundesregierung mussten u. a. feststellen, dass zum damaligen Zeitpunkt der Datenerhebung der Vollzug der 2. FlugLSV noch nicht vollständig abgeschlossen war. Die Ausweisung der Lärmschutzbereiche wurde begleitet von Schwierigkeiten insbesondere bei der Datenbeschaffung und -auswertung (Deutscher Bundestag – 19. Wahlperiode 2019, S. 20). So verzögerten sich auch entsprechend die Zeitpunkte für die Geltendmachung der Erstattungsansprüche für baulichen Schallschutz (Deutscher Bundestag – 19. Wahlperiode 2019, S. 27). Die Bundesregierung stellte in ihrem Bericht jedoch fest, dass die *„alleinige Betrachtung der in § 2 Abs. 2 des Gesetzes festgelegten Werte [...] keine sachgerechte Beurteilung der Angemessenheit dieser Werte im Hinblick auf ihre Eignung, Zweckmäßigkeit und Adäquanz sowie hinsichtlich der Beiträge des novellierten Gesetzes zum Fluglärmschutz insgesamt erlauben“* (Deutscher Bundestag – 19. Wahlperiode 2019, S. 3) würde. So wird bei der vorliegenden Erhebung Wert darauf gelegt, die Realisierung baulicher Schallschutzmaßnahmen so umfassend wie möglich zu ermitteln. So kann ein Beitrag geleistet werden, die Möglichkeiten des Gesetzes und der 2. FlugLSV, Lärmbetroffenheit durch passive Schallschutzmaßnahmen zu begegnen, besser einschätzen zu können.

Im aktuellen Koalitionsvertrag der 20. Legislaturperiode „Mehr Fortschritt wagen“ (SPD; Bündnis 90/Die Grünen; FDP 2021) findet der Fluglärmschutz bzw. eine mögliche Änderung des FluLärmG auch Erwähnung. Auf S. 54 wird festgehalten, dass diese auf Basis des Evaluierungsberichtes der Bundesregierung betrachtet werden soll. Es erscheint somit wichtig, den Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des FluLärmG ergänzen zu können durch eine Erhebung, die den Vollzugsstand so vollumfänglich wie möglich erfasst, um die damaligen Erkenntnislücken zu schließen.

Der Erstattungsverfahren für baulichen Schallschutz an den zivilen Flugplätzen nach erstmaliger Festsetzung der Lärmschutzbereich nach dem FluLärmG 2007 ist bis auf ganz wenige Ausnahmen (die Flughäfen Berlin Brandenburg, Nürnberg und teilweise in Hannover)

⁷ Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen - 1. FlugLSV) vom 27. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2980), die zuletzt durch Artikel 101 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist.

⁸ Dritte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung – 3. FlugLSV) vom 20. August 2013 (BGBl. I S. 3292).

abgeschlossen. Diskussionswürdig sind hingegen Vollzugsfragen, die sich im Rahmen bereits vorgenommener oder noch anstehender Neufestsetzungen der LSB stellen. Dies sollten zwingend bei einer Evaluierung adressiert werden.

Die Realisierung baulichen Schallschutzes bewegt sich auf einem niedrigeren Niveau als angenommen. Insgesamt sind rund 32 Mio. EUR an den zivilen und rund 270.000 EUR an den militärischen Flugplätzen für baulichen Schallschutz nach den Voraussetzungen des FluLärmG und der 2. FlugLSV erstattet worden.

Summary

The "Analysis of the state of implementation of the 2nd Aircraft Noise Abatement Ordinance" aims to provide an overview of the implementation of structural noise abatement measures at German airports in accordance with the Aircraft Noise Abatement Act (FluLärmG).⁹ Noise abatement measures at civil and military airfields can be requested by those entitled to them in a reimbursement procedure. Their number and the cost consequences of the realized reimbursements for structural noise abatement measures at German civil and military airfields are of particular interest here.

The prerequisite for these reimbursement claims is the designation of a noise protection area at the airfields. The requirements for the designation of noise abatement areas and for the assertion of reimbursement claims for structural noise abatement measures are regulated in the FluLärmG. The Second Ordinance on the Implementation of the Aircraft Noise Abatement Act (Second Aircraft Noise Abatement Ordinance – 2. FlugLSV)¹⁰ is also relevant for the reimbursement procedure and specifies the requirements for the granting of reimbursement.

The "Act to Improve Protection against Aircraft Noise in the Vicinity of Airfields" of 2007 amended various important points of the FluLärmG, which in its previous version dated from 1971, and adapted it to the increased requirements of noise protection. To enable further development and adaptation to changing conditions, Section 2 (3) of the FluLärmG stipulates a regular reporting obligation on the part of the federal government. According to this, the Federal Government must report to the German Bundestag *"no later than 2017 and no later than every ten years thereafter on the review of the values specified in Section 2 (2), taking into account the state of noise impact research in aviation technology"*.

In the course of preparation for reporting by the German government, extensive studies commissioned by the Federal Environment Agency (UBA) were prepared. Based on this preliminary work, the UBA drafted recommendations for improving aircraft noise protection in the "2017 Aircraft Noise Report of the Federal Environment Agency" (UBA – Umweltbundesamt 2017) and submitted it to the Federal Ministry for the Environment (now BMUV), which is technically responsible for it. The Federal Government itself then published the "Report of the Federal Government on the Evaluation of the Aircraft Noise Protection Act (Aircraft Noise Act)" (Deutscher Bundestag – 19. Wahlperiode 2019) in January 2019.

One of the mentioned preliminary works of the UBA for the reporting is the research project "Evaluation of the 2nd Aircraft Noise Protection Ordinance" (Schulze et al. 2016). In 2015, the project analyzed the regulatory mechanisms, the effectiveness and the implementation practice of the 2nd Aircraft Noise Ordinance. For this purpose, the experts examined the legal framework and (as far as possible at the time) researched the state of enforcement. At selected (civil) airfields, the experiences already made with the implementation of the 2nd FlugLSV were surveyed and evaluated. The experts mainly relied on interviews with selected actors who were involved in the topic.

At the time the report was prepared, however, the status of enforcement was not so far advanced; in particular, the necessary establishment of noise protection areas (as prerequisites for the application of the 2nd FlugLSV) was still pending at many locations. Accordingly, the implementation of structural noise abatement measures was still in an incomplete stage. This also applied to the question of the status of implementation of the exceptions to the building bans in accordance with Section 5 (1) sentence 3 of the German Air Traffic Noise Act (FluLärmG)

⁹ Act on Protection against Aircraft Noise as published on October 31, 2007 (BGBl. I p. 2550).

¹⁰ Airfield Noise Abatement Measures Ordinance of September 8, 2009 (BGBl. I p. 2992).

and the construction of apartments in accordance with Section 5 (3) of the German Air Traffic Noise Act (FluLärmG), as well as to the overall cost consequences of the construction-related reimbursement procedures. Thus, the aforementioned project on the 2nd FlugLSV focused in particular on fundamental application and enforcement issues. Numerous recommendations were also drawn up in this regard.

Another preliminary work for the UBA is the research project "Further development of the legal regulations for protection against aircraft noise", which was published in 2018 (Schütte et al. 2018). This research took a broader approach to support the legal mandate to review Section 2 values, taking into account the state of noise impact research and aviation technology. Additional data on enforcement of the FluLärmG and further assessments of relevant stakeholders were collected. In addition to a deepening of the findings on the enforcement of the 2nd FlugLSV, this work also dealt with the 1st¹¹ and 3rd¹² FlugLSV. The report also contains a comprehensive literature evaluation of the study situation of (aircraft noise-relevant) noise impact research and ends with an analysis of the legal regulations and, based on this, the experts formulate recommendations to achieve a further improvement of aircraft noise protection.

The current coalition agreement of the 20th legislative period "Mehr Fortschritt wagen" (SPD; Bündnis 90/Die Grünen; FDP 2021) also mentions aircraft noise protection and a possible amendment to the FluLärmG. On p. 54, it is stated that this should be considered on the basis of the evaluation report of the Federal Government. It thus appears important to be able to supplement the Federal Government's report on the evaluation of the FluLärmG with a survey that covers the state of enforcement as fully as possible in order to close the gaps in knowledge that existed at the time.

With very few exceptions (Airport Berlin Brandenburg, Airport Nuremberg and partly at the Airport Hannover, the reimbursement procedure for structural noise abatement at civil airfields following the initial designation of noise abatement areas under the FluLärmG 2007 has been completed. However, questions of enforcement that arise in the context of redefinitions of LSBs that have already been carried out or are still pending are worthy of discussion. It is imperative that these issues be addressed in an evaluation.

The implementation of structural noise abatement is at a lower level than assumed. A total of around EUR 32 million has been reimbursed to civil airports and around EUR 270,000 to military airports for structural noise abatement in accordance with the requirements of the FluLärmG and the 2nd FlugLSV.

¹¹ First Ordinance on the Implementation of the Aircraft Noise Act (Ordinance on Data Collection and the Calculation Procedure for the Determination of Noise Protection Areas - 1st FlugLSV) of December 27, 2008 (BGBl. I p. 2980), last amended by Article 101 of the Ordinance of June 19, 2020 (BGBl. I p. 1328).

¹² Third Ordinance on the Implementation of the Aircraft Noise Abatement Act (Aircraft Noise Outside Residential Areas Compensation Ordinance - 3rd Aircraft Noise Abatement Ordinance - 3. FlugLSV) of August 20, 2013 (BGBl. I p. 3292).

1 Einführung in das FluLärmG und in die Regelungen der 2. FlugLSV

Das FluLärmG verfolgt gem. § 1¹³ den Zweck, „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 sicherzustellen“.

1.1 Festsetzung der Lärmschutzbereiche

Um diesen Zweck zu erfüllen sind zunächst Lärmschutzbereiche (LSB) gem. § 2 einzurichten, wobei diese LSB sich nach der Lärmbelastung in drei Schutzzonen (Tag-Schutzzone 1, Tag-Schutzzone 2 und Nacht-Schutzzone) gliedern. Bis zur Novellierung des FluLärmG gab es zwei Schutzzonen im LSB, ohne Differenzierung zwischen Tag- und Nachtbelastung. Die Pegelwerte selbst, die sich (rechnerisch, nicht gemessen) für die Tag-Schutzzonen (TSZ) auf den durch Fluglärm hervorgerufenen äquivalenten Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Tag}$ und für die Nacht (NSZ) auf den äquivalenten Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Nacht}$ zuzüglich den fluglärmbedingten Maximalpegeln L_{Amax} beziehen, werden differenziert zwischen zivilen Bestands- oder Neu- und Ausbaufugplätzen und zwischen militärischen Bestands- oder Neu- und Ausbaufugplätzen. Für die Neu- und Ausbausituation wird für die Nacht dann nochmals unterschieden zwischen einem Genehmigungszustand vor oder nach dem 31.12.2010, d.h. für Neu- und Ausbafälle ab dem 01.01.2011 gelten für die Nacht niedrigere, demnach strengere Pegelwerte.

Für die folgenden Flugplätze ist gem. § 4 Abs. 1 ein LSB festzusetzen:

- „1. Verkehrsflughäfen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr,
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.“

Festgesetzt werden die LSB durch Rechtsverordnungen (RVO) der Landesregierungen, vgl. § 4 Abs. 2 S. 1. Für Bestandsflugplätze gilt, dass die Festsetzung (erstmalige Festsetzung oder Neufestsetzung) bis zum Ende des Jahres 2009 erfolgen sollte, vgl. § 4 Abs. 4 S. 1.

- Ausgenommen davon ist, wenn eine wesentliche bauliche Veränderung beantragt wurde und die Inbetriebnahme des Flugplatzes unmittelbar erfolgt, vgl. § 4 Abs. 4 S. 2. Dann kann von einer Festsetzung, die den bisherigen Bestand zur Grundlage hat, abgesehen werden und die Festsetzung des LSB ist dann für den wesentlich baulich erweiterten Flugplatz vorzunehmen.

¹³ Alle nicht näher bezeichnete §§ sind solche des FluLärmG.

- ▶ Für die Ausbausituation gilt, dass eine Festsetzung des LSB nach den Werten des § 2 vorgenommen werden soll, „*sobald die Genehmigung, die Planfeststellung oder die Plangenehmigung erteilt ist*“, vgl. § 4 Abs. 3.
- ▶ Abzusehen von einer Festsetzung des LSB ist dann, wenn dieser geschlossen werden soll, vgl. § 4 Abs. 7. Nach Eintritt des Festsetzungserfordernisses gem. § 4 Abs. 4 und 5 muss dafür das für seine Schließung notwendige Verwaltungsverfahren begonnen haben und eine Schließung innerhalb von 10 Jahren vorgenommen werden.

Weiterhin ist eine Neufestsetzung des LSB vorzunehmen, wenn eine Änderung in der Anlage oder im Betrieb des Flugplatzes zu einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung führen wird, vgl. § 4 Abs. 5. § 4 Abs. 5 S. 2 definiert eine wesentliche Veränderung als eine Veränderung des äquivalenten Dauerschallpegel $L_{Aeq\,Tag}$ an der Grenze der TSZ 1 bzw. des äquivalenten Dauerschallpegel $L_{Aeq\,Nacht}$ an der Grenze der NSZ um mindestens 2 dB(A) – nach oben oder nach unten. Um zu prüfen, ob eine Änderung der Lärmbelastung stattgefunden hat, müssen die zuständigen Landesbehörden anlassbezogen (also „*besondere Umstände eine frühere Prüfung erforderlichen machen*“) bzw. spätestens zehn Jahre nach der Festsetzung des LSB die Lärmbelastung prüfen, vgl. § 4 Abs. 6 S. 2 FluLärmG.

Die Pflicht zur Festsetzung eines LSB für einen Flugplatz, der nicht in § 4 Abs. 1 aufgeführt ist, besteht dann, wenn der Schutz der Allgemeinheit dies erfordert, vgl. § 4 Abs. 8.

Bereits in den vorangegangenen Erhebungen und im Bericht der Bundesregierung (Deutscher Bundestag – 19. Wahlperiode 2019, S. 14f.) wird auf die Ursachen der verspäteten Festsetzungen eingegangen, diese sind u. a.:

- ▶ Das für die Datenerfassung und die Fluglärmberechnung erforderliche untergesetzliche Regelwerk trat erst Ende des Jahres 2008 in Kraft.
- ▶ Die von privaten Unternehmen entwickelten neuen Berechnungsprogramme mussten fachlich überprüft und einer Qualitätssicherung im Hinblick auf die Einhaltung der detaillierten Vorgaben des novellierten Fluglärmgesetzes sowie von 1. FlugLSV, AzD und AzB unterzogen werden.
- ▶ Bei der Bereitstellung der Eingangsdaten für die Berechnung bestanden bei einzelnen Flugplätzen zunächst Unklarheiten, etwa über die zu verwendenden Datenformate bei der elektronischen Übermittlung.
- ▶ Die Sicherung der einheitlichen Qualität der Eingangsdaten und Datengrundlagen zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche beanspruchte erhebliche Ressourcen. In Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium der Verteidigung, dem Umweltbundesamt und Normungsgremien von DIN und VDI konnte ein einheitlich hohes Niveau der Qualitätssicherung gewährleistet werden.
- ▶ Bei der Datenbereitstellung musste, insbesondere im Hinblick auf die 3-Sigma-Regelung, bis zu zehn Jahre in die Vergangenheit zurückgeblickt werden. Entsprechende Daten waren zu beschaffen und auszuwerten.
- ▶ Auf der Grundlage abgeglicherer Daten aus verschiedenen Datenquellen musste eine methodisch und fachlich zuverlässige Prognose des künftigen Flugbetriebs mit einem Prognosehorizont von regelmäßig zehn Jahren für die zivilen und die militärischen Flugplätze erstellt werden.

Die Festsetzung der LSB ist Voraussetzung für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen bzw. für Entschädigungen für die Beeinträchtigungen des Außenwohnbereiches sowie für Bauverbote und sonstige Beschränkungen der baulichen Nutzung, die im Folgenden ebenfalls kurz dargestellt werden.

1.2 Bauverbote und sonstige Beschränkungen der baulichen Nutzung

In den festgesetzten LSB dürfen gem. § 5 Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. Für die Tag-Schutzzonen eines LSB gilt dies auch für Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen. Davon sind Ausnahmen möglich, über die auf Antrag durch die nach Landesrecht zuständige Behörde entschieden wird. Für die Erteilung einer Ausnahme muss nachgewiesen werden, dass die Errichtung der Einrichtung *„zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist“*, vgl. § 5 Abs. 1 S. 3.

Von dem Verbot der Errichtung schutzbedürftiger Einrichtungen und Wohnungen sind darüber hinaus ausgenommen (und damit befreit von der Notwendigkeit der Erteilung einer Ausnahme) gem. Abs. 4 *„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“*.

Weiterhin dürfen nach Abs. 2 in der TSZ 1 und in der NSZ keine Wohnungen errichtet werden. Hier sind ebenfalls Ausnahmen nach Abs. 3 möglich. So unter anderem nach Nr. 4 *„Wohnungen im Geltungsbereich eines vor der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans“*. Dies gilt allerdings nicht für Grundstücke, auf denen die Errichtung von Wohnungen bauplanungsrechtlich mehr als sieben Jahre nach einer nach dem 6. Juni 2007 erfolgten Festsetzung des Lärmschutzbereichs vorgesehen gewesen ist, sofern im Geltungsbereich des Bebauungsplans noch nicht mit der Erschließung oder der Bebauung begonnen worden ist, vgl. § 5 Abs. 3 S. 2.

Als sonstige Beschränkung der baulichen Nutzung ist in § 6 vorgesehen, dass die baulichen Anlagen und Wohnungen, für die Ausnahmen erteilt wurden bzw. die nach Abs. 3 zulässig errichtet werden dürfen, die Schallschutzanforderungen genügen müssen, wie sie die 2. FlugLSV vorschreibt (dazu siehe Kapitel 1.4).

1.3 Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen

Weitere wesentliche Regelung des FluLärmG ist die Möglichkeit für Eigentümer*innen von Wohnungen oder von schutzbedürftigen Einrichtungen, die Kosten von baulichen Schallschutzmaßnahmen erstattet zu bekommen, vgl. § 9. Die Grundstücke, auf denen sich die Wohnungen oder schutzbedürftigen Einrichtungen befinden, müssen in einer bzw. beiden Zonen des LSB das Grundstück liegt:

- In der Tag-Schutzzone 1 werden bauliche Schallschutzmaßnahmen für Aufenthaltsräume erstattet, die in § 2 der 2. FlugLSV näher definiert sind.
- In der Nacht-Schutzzone werden bauliche Schallschutzmaßnahmen für Schlafräume erstattet, die *„in nicht nur unwesentlichem Umfang zum Schlafen benutzt werden“*, vgl. § 9 Abs. 2 S. 1.

Voraussetzung ist jeweils, dass die schutzbedürftigen Einrichtungen bzw. die Wohnungen bei Festsetzung des LSB bereits errichtet sind oder deren Errichtung nach den o.g. Ausnahmen (vgl. Kapitel 1.2) zulässig sind. Die Erstattung erfolgt nur auf Antrag.

Grundsätzlich entsteht der Anspruch mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des LSB. Der Anspruch entsteht davon abweichend sofort mit Festsetzung des LSB, wenn der Lärmpegelwert für das jeweilige Grundstück in der

- Tag-Schutzzone 1 70 dB(A) bei zivilen¹⁴ Bestandsflugplätzen / 65 dB(A) bei zivilen Neu- bzw. Ausbauflyplätzen bzw.
- in der Nacht-Schutzzone¹⁵ 60 dB(A) bei Bestandsflugplätzen / 58 dB(A) bei Neu- bzw. Ausbauflyplätzen bis zum 31.12.2010 und 55 dB(A) ab dem 01.01.2011

übersteigt, vgl. § 9 Abs. 1 S. 2 und Abs. 2 S. 2.

Grundsätzlich gilt gem. § 9 Abs. 4 FluLärmG, dass die baulichen Schallschutzmaßnahmen nur erstattet werden, insoweit sie sich an die Schallschutzanforderungen der 2. FlugLSV halten.

1.4 Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 2. FlugLSV

Die Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung 2. FlugLSV) stützt sich auf § 7 FluLärmG.

In § 7 wird die Bundesregierung ermächtigt, nach Anhörung der beteiligten Kreise durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates „*Schallschutzanforderungen einschließlich Anforderungen an Belüftungseinrichtungen unter Beachtung des Standes der Schallschutztechnik im Hochbau festzusetzen, denen die baulichen Anlagen zum Schutz ihrer Bewohner vor Fluglärm in dem Fall des § 6 genügen müssen*“.

Die 2. FlugLSV vom 08.09.2009 ist etwas mehr als zwei Jahre nach der Novelle des FluLärmG 2007 am 15.09.2009 in Kraft getreten. Ebenso wie das FluLärmG selbst mit der Novelle im Jahr 2007 in seinen Grundstrukturen gegenüber dem FluLärmG 1971 unverändert blieb, konnte sich auch die 2. FlugLSV an eine Vorgängervorschrift anlehnen. Sie hat die auf § 7 FluLärmG (1971) gestützte Schallschutzverordnung vom 05.04.1974 ersetzt und deren Regelungsansätze partiell beibehalten.

Die 2. FlugLSV lässt sich in zwei Regelungsbereiche aufteilen:

1. Zum einen bauakustische und baugenehmigungsrechtliche Anforderungen für die Errichtung von schutzbedürftigen Einrichtungen und Wohnungen in dem LSB eines Flugplatzes (§ 1 S. 1 der 2. FlugLSV i.V.m. § 5 Abs. 1 und 3).
2. Zum anderen regelt sie die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Einrichtungen und Wohnungen, die bei der Festsetzung des LSB eines Flugplatzes bereits errichtet oder baurechtlich genehmigt bzw. anderweitig baurechtlich legalisiert sind (§ 1 S. 2 der 2. FlugLSV i.V.m. § 5 Abs. 4 und § 9 Abs. 1-4).

Die bereits erwähnten Schallschutzanforderungen, die einzuhalten sind, regelt § 3 der 2. FlugLSV. Untergliedert in die TSZ (Aufenthaltsräume) und die NSZ (Schlafräume) wird dort das sogenannte „*resultierende bewertete Bauschalldämm-Maß*“ $R'_{w,res}$ der DIN 4109 (Ausgabe

¹⁴ Für die militärischen Flugplätze wird der Sofortanspruch bei einem Lärmpegelwert der je 3 dB(A) höher ist ausgelöst.

¹⁵ Dies gilt für die zivilen und militärischen Flugplätze.

November 1989) für die Umfassungsbauteile der Räume in Abhängigkeit der ermittelten äquivalenten Dauerschallpegel bestimmt.

Umfassungsbauteile von Aufenthaltsräumen sind insbesondere Wände einschließlich Fenster, Türen, Rollladenkästen oder anderer Einzelflächen, Dächer sowie Decken, die Aufenthaltsräume umschließen, vgl. § 3 Abs. 2 der 2. FlugLSV. § 3 der 2. FlugLSV regelt darüber hinaus noch weitere Schallschutzanforderungen, so z. B. für Belüftungseinrichtungen, vgl. Abs. 6. Als erstattungsfähige Nebenleistungen sind die Ermittlung der erforderlichen Bauschalldämm-Maße sowie die erforderlichen Arbeiten einschließlich der Putz- und Anstricharbeiten erfasst. Der Anspruch kann innerhalb einer Frist von fünf Jahren nach Entstehung des Anspruchs (der in der Regel ab dem 6. Jahr nach Festsetzung des LSB entsteht) geltend gemacht werden, vgl. § 9 Abs. 7 FluLärmG.

Bauliche Schallschutzmaßnahmen werden nur gem. § 5 der 2. FlugLSV bis zu einem Höchstbetrag von 150 Euro je Quadratmeter Wohnfläche erstattet. Dieser Höchstbetrag beinhaltet auch die Nebenleistungen und die Kosten für Belüftungseinrichtungen, vgl. § 5 Abs. 4.

Die Erstattungsfähigkeit von baulichen Schallschutzmaßnahmen ist zudem ausgeschlossen, wenn (vgl. § 5 Abs. 2 und 3 der 2. FlugLSV):

- ▶ die baulichen Anlagen (d.h. Wohnungen und schutzbedürftige Einrichtungen) bereits den Schallschutzanforderungen nach der 2. FlugLSV genügen bzw.
- ▶ die baulichen Anlagen (d.h. Wohnungen und schutzbedürftige Einrichtungen) vor dem 15.09.2009 bereits bei ihrer Errichtung den Schallschutzanforderungen nach der 2. FlugLSV genügen mussten oder
- ▶ seitens des Flughafenbetreibers im Rahmen freiwilliger Schallschutzprogramme oder in sonstigen Fällen (z. B. durch Anordnungen der Luftverkehrsbehörde s. Ekardt und Heß 2019, § 9, Rn. 13) bereits Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet worden sind und die Bauschalldämm-Maße dieser damaligen Ertüchtigung nicht „um mehr als 8 Dezibel unter den Bauschalldämm-Maßen für die Errichtung baulicher Anlagen nach § 3“ der 2. FlugLSV liegen (d.h. wenn z. B. die damalige Ertüchtigung ein Bauschalldämm-Maß aufweist, das 7 Dezibel „schlechter“ ist als nach der 2. FlugLSV gefordert, scheidet ein Anspruch aus).¹⁶

Aufwendungen für baulichen Schallschutz werden zudem nur insoweit erstattet, wie sich diese bei Bauschalldämm-Maßen ergeben, die um 3 dB unter den Bauschalldämm-Maßen nach § 3 der 2. FlugLSV ergeben.

1.5 Kostenfolgen der baulichen Schallschutzmaßnahmen

Die (möglichen) Kostenfolgen des baulichen Schallschutzes waren ein kontrovers diskutierter Punkt im Zuge der Novellierung des FluLärmG. Neben den Aufwänden für die Bearbeitung der Erstattungsanträge, die hier nicht im Fokus stehen (Schulze et al. 2016, Kapitel 2.4.3.1), entstehen Kosten¹⁷ durch die tatsächlich realisierten baulichen Schallschutzmaßnahmen in Wohneinheiten und schutzbedürftigen Einrichtungen. Diese Aufwendungen dienen direkt der Verbesserung des Lärmschutzes für die Lärmbetroffenen und sind folglich (neben den baulichen Nutzungsbeschränkungen) der wichtigste Zweck des FluLärmG, vgl. § 1.

¹⁶ Kritisch dazu bereits Schulze et al. (2016) Kapitel 2.1.3.2. Vereinzelt wird dies von Landesbehörde auch nicht als Ausschlusstatbestand verstanden, sondern als Begrenzung der Höhe des Zuschusses, vgl. dazu Kapitel 2.4.3.10.

¹⁷ Inklusive der erforderlichen gutachterlichen und handwerklichen Tätigkeiten.

In der Begründung zum Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm (Deutscher Bundestag – 16. Wahlperiode 2006) sind als finanzielle Auswirkungen der Gesetzesnovelle Kosten für den Bund für die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an militärischen Flugplätzen und diesbezügliche Kosten für die Betreiber ziviler Flugplätze ausgewiesen.

Für einen möglichen Vergleich der hier identifizierten Kosten für baulichen Schallschutz nach dem FluLärmG bzw. der 2. FlugLSV mit der Kostenschätzung aus der Gesetzesbegründung ist dabei vor allem Folgendes zu berücksichtigen: Die Kostenschätzung in der Gesetzesbegründung bezieht sich auf einen „Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen“ (Fluglärmgesetz-E) vom 22.06.2004 (BMU 2004), der von der verabschiedeten Version des FluLärmG in einigen Punkten abweicht.

Im Begründungstext dieses Entwurfes zur Kostenabschätzung unter Kapitel III wird ausgeführt, dass das UBA für verschiedene Regelungsvarianten insbesondere beim Ermittlungs- und Bewertungsverfahren für Fluglärm eine Kostenschätzung erstellt hat (zu den Details siehe S. 13f des Fluglärmgesetz-E, BMU 2004). *„Die Ergebnisse dienen als Grundlage für die Hochrechnung der Kosten auf die von diesem Gesetz erfassten Flugplätze. Der Kostenermittlung wurde außerdem die Annahme zugrunde gelegt, dass nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes bei zwei Flughäfen der Neubau einer Start- oder Landebahn zu einer wesentlichen baulichen Erweiterung im Sinne von § 2 Abs. 2 Satz 3 führt. Für diese Fälle wurden abgesenkte Werte für die Tag- und Nacht-Schutzzonen 1 für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 herangezogen. Außerdem wurden hierfür Entschädigungen für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs (§ 9 Abs. 4) berücksichtigt. Die Höhe der Entschädigungszahlungen wurde, da eine Rechtsverordnung nach § 9 Abs. 5 noch nicht vorliegt, auf Grund einer analogen Anwendung der Regelungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für Entschädigungen für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs beim Neubau und der wesentlichen baulichen Erweiterung von Straßen und Schienenwegen bestimmt. Die nach diesem Verfahren ermittelten Kosten für die von diesem Gesetz erfassten zivilen Flugplätze belaufen sich auf rund 500 Mio. €. Allerdings können sich aufgrund verbesserter Daten insbesondere für die Bevölkerungsdichte in der Umgebung von Flughäfen sowie der Annahmen über die Anzahl der zukünftigen Fälle eines wesentlichen Ausbaus von Flughäfen Änderungen in der Kostenschätzung ergeben. Die Luftverkehrswirtschaft geht derzeit von möglichen Kosten in Höhe von ca. 1 Mrd. € aus.“*

Anlässlich der Novellierung des FluLärmG wurde eine Arbeitsgruppe für die Kostenschätzung eingesetzt, die vor allem die Aufgabe hatte, eine Kostenschätzung zu erarbeiten, die von allen Akteuren mitgetragen wurde (Barth et al. 2005). Diese Arbeitsgruppe kam in ihrer Kostenschätzung auf eine prognostizierte Summe von 614 bzw. 738 Mio. Euro für die zivilen Flugplätze. Diese Kostenschätzung beruhte auf den Annahmen des Fluglärmgesetz-E vom 22.06.2004 und umfassten ebenfalls auch die Entschädigungen, die für den Außenwohnbereich zu zahlen sind. Die obere Grenze dieser Kostenschätzung unterstellte für den Flughafen München einen Ausbaufall, ebenso wie für Köln/Bonn und Bremen. Werden diese nicht ausgebaut ergibt sich die Summe von 614 Mio. Euro.

- Der Flughafen München wurde bislang trotz Planfeststellung nicht ausgebaut (berücksichtigt wurde hier eine Kostenfolge über 34 Mio. Euro);
- die Ausbaupläne für Bremen und Köln/Bonn wurden nicht weiterverfolgt.¹⁸

¹⁸ Die Situation für Tegel war unklar, es wurde aber davon ausgegangen, dass die Schließung des Flughafens keine Kostenfolgen nach dem FluLärmG nach sich ziehen würde.

- Zudem muss berücksichtigt werden, dass für den Flughafen Berlin-Brandenburg zum damaligen Zeitpunkt die Genehmigung nach § 6 LuftVG noch ausstand, nach Auskunft der Genehmigungsbehörde diese aber vor Inkrafttreten des FluLärmG erfolgen sollte. So wurde für die Kostenschätzung von einem Bestandsfall ausgegangen (Barth et al. 2005, S. 34). Klar war bereits damals, da sich die Schutzkriterien des PFB von denen des FluLärmG unterschieden, dass der größte Teil baulicher Schallschutzmaßnahme außerhalb des Regelungsregimes des FluLärmG erstattet werden würde. Da allerdings der Flughafenbetreiber keine Kostenschätzung für baulichen Schallschutz nach dem FluLärmG der Arbeitsgruppe übermittelte (Barth et al. 2005, S. 35) wurden übereinstimmend in der Arbeitsgruppe keine *zusätzlichen* Kostenfolgen in der Kostenschätzung für diesen Flughafen angenommen. Da die tatsächlichen baulichen Schallschutzmaßnahmen nahezu ausschließlich aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses realisiert wurden (siehe dazu Kapitel 3.4.1), ist dies an dieser Stelle unerheblich.

Der Fluglärmschutzgesetz-E wurde, nach weiteren Abstimmungen in den Ressorts und unter Einbeziehung der Interessensvertretung der Luftfahrtindustrie und Fluglärmbetroffenen, anschließend noch in wesentlichen Teilen geändert. Dass dieser ursprüngliche Gesetzesentwurf den Lärmschutzbereich in zwei Schutzzonen für den Tag und zwei Schutzzonen die Nacht (dort § 2 Abs. 2) gliederte, ist dabei unerheblich. Für die Erstattung ist bzw. war aber immer nur die TSZ 1 und NSZ bzw. NSZ 1 relevant.

Diese Änderungen sind insbesondere (diese Änderungen gelten gleichermaßen für die zivilen und militärischen Flugplätze):

- Die Aufteilung in zwei Schutzzonen für die Nacht wurde aufgegeben, die Nacht-Schutzzone 2 mit ihren entsprechend niedrigen Lärmwerten wurde ersatzlos gestrichen (die aber auch für die Erstattungsverfahren unerheblich ist, siehe oben). Die Lärmwerte der anderen Schutzzonen wurden beibehalten.
- Berücksichtigung fanden nun bisherige (freiwillige oder in sonstige Weise festgesetzte) Schallschutzprogramme, die zu einer Versagung des Erstattungsanspruches führen können.
- Den Antragstellenden kann nun entgegengehalten werden, dass die baulichen Anlagen oder Wohnungen bereits bei ihrer Errichtung den Schallschutzanforderungen genügen mussten oder bereits tatsächlich genügen.
- Ebenso fand die „wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Flugplatzunternehmen, die von der Gesetzesnovelle kostenwirksam betroffen sind“ *„Berücksichtigung, indem eine längere zeitliche Verteilung der Kostenfolgen“* in das Gesetz aufgenommen wurde (§ 9 Abs. 1 und 2).
- Ferner wurden die Lärmwerte für die Nacht-Schutzzone beim Neu- und Ausbau zeitlich gestaffelt (§ 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 Buchstabe a und b).
- Das Berechnungsverfahren für die zu ermittelnde Lärmbelastung wurde geändert und führte zur Aufnahme der sog. Sigmaregelung (Anlage zu § 3) zur Berücksichtigung der wechselnden Bahnbetriebsrichtungsverteilung. Die Kostenschätzung der Arbeitsgruppe beruhte auf der sog. 100/100-Verteilung der Betriebsrichtungen. Die Änderung des Berechnungsverfahrens sollte zu einer Kostensenkung führen, die, so die Gesetzesbegründung „anhand modellhaft berechneter Lärmkonturen für zwei Flughäfen abgeschätzt“ wurde. *„Dabei ergaben sich Verkleinerungen dieser Lärmschutzzonen um etwa 20 bis 30 Prozent gegenüber den Zonen, die der obigen Kostenschätzung zugrunde lagen. Durch diese Änderung ist eine entsprechende Verringerung der Kosten zu erwarten.“* (Deutscher Bundestag – 16. Wahlperiode 2006, S. 15)

Doch auch der Ausschluss der Erstattungsfähigkeit von Ansprüchen aufgrund bereits geleisteter baulicher Schallschutzmaßnahmen und der Verweis auf die Schallschutzanforderungen der 2. FlugLSV (die damals noch nicht vorlag) könnten sich kostensenkend ausgewirkt haben. Diese Annahmen sind aber, nach hier vorliegendem Kenntnisstand, nicht weiter berechnet worden bzw. es findet sich in der Gesetzesbegründung kein weitergehender Hinweis als der zu der Verkleinerung der Lärmschutzzonen.

Für die militärischen Flugplätze wurde die vom UBA erstellte Kostenschätzung übernommen, ebenfalls auf Grundlage des ursprünglichen Referentenentwurfs vom 22.06.2004. Diese Schätzung belief sich auf 75 bis 95 Mio. Euro. Dazu hält der Gesetzgeber in seiner Begründung fest: *„Auch für den Bereich der militärischen Flugplätze ist eine Verteilung der Kostenfolgen für baulichen Schallschutz in der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone auf insgesamt rund zehn Jahre vorgesehen (§ 9 Abs. 1 und 2). Wie bei den zivilen Flugplätzen führen die genannten kostensenkenden Änderungen gegenüber dem Referentenentwurf vom 22. Juni 2004 auch im Bereich der militärischen Flugplätze zu Kostensenkungen gegenüber der Kostenschätzung des Umweltbundesamts. Auch für den Militärbereich werden aufgrund der Änderungen des Gesetzentwurfs Verkleinerungen der Lärmschutzzonen um etwa 20 bis 30 Prozent gegenüber den Zonen erwartet, die der Kostenschätzung für diesen Sektor zugrunde lagen. Von einer entsprechenden Verringerung der Kosten für den Gesamtbereich der militärischen Flugplätze ist auszugehen.“* (Deutscher Bundestag – 16. Wahlperiode 2006, S. 15)

Die hier ermittelten Kostenerstattungen können sich daher nur hinsichtlich der Größenordnung vergleichen lassen mit den Kostenfolgen aus der Gesetzesbegründung (ausgehend von den 614 Mio. Euro, abzüglich der Kosten für den Flughafen München mit 34 Mio. Euro und den Kosten für die Außenwohnbereichsentschädigungen, die hier nicht Gegenstand der Erhebung sind).

Das UBA stellte in seinem Fluglärmbericht 2017 deshalb bereits dazu fest: *„So wurden bislang an zivilen und militärischen Flugplätzen insgesamt rund 18,3 Mio. € für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet. Zu dieser Summe kommen noch 45 Mio. €, die in den nächsten Jahren erwartet werden. Weiterhin wird mit 87,41 Mio. € für die finanzielle Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs gerechnet. Insgesamt sind somit Kosten in Höhe von ca. 151 Mio. € zu erwarten. Damit liegen die tatsächlich entstandenen Kosten wesentlich niedriger als die im Jahr 2005 geschätzten Kosten, die sich bei den zivilen und militärischen Flugplätzen zusammen auf mindestens 689 Mio. € beliefen. Das UBA hat bei der Vorbereitung des vorliegenden Fluglärmberichts die relevanten Akteure explizit um genaue Kostenangaben gebeten. Soweit hierzu eine Rückmeldung erfolgte, sind diese bei den genannten tatsächlichen Kosten berücksichtigt.“* (UBA – Umweltbundesamt 2017, Kapitel 4.4, S. 36f.)

Der Bericht der Bundesregierung (Deutscher Bundestag – 19. Wahlperiode 2019) bezieht sich auf die vom UBA ermittelten Zahlen und erläutert, dass eine wesentliche Ursache für die deutlich niedrigere finanzielle Belastung der zivilen und militärischen Flugplatzhalter darin zu sehen sei, dass die Inanspruchnahmequote von Kostenerstattungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen in der Realität wesentlich geringer sei. Lediglich im Höchstfall könne sie 25 % betragen (Deutscher Bundestag – 19. Wahlperiode 2019, S. 27). So ist davon auszugehen, dass die Bundesregierung selbst annimmt, dass nicht nur die kostensenkenden Änderungen bezogen auf die Größe der Lärmschutzzonen zu einer Reduzierung der von den Flugplatzbetreibern zu zahlenden Kosten führten, sondern auch, dass die Ausschöpfungsrate seitens der Betroffenen entsprechend geringer ausfiel.

2 Methodisches Vorgehen zur Erhebung des Vollzugsstandes

Aufbauend auf diesen Vorüberlegungen war es Ziel der Erhebung, insbesondere die Realisierung baulicher Schallschutzmaßnahmen nach dem FluLärmG 2007 an den (zivilen und militärischen) Flugplätzen und der dadurch ausgelösten Kostenfolgen umfassend zu ermitteln.

Die folgenden Themenblöcke sind daher zentral für die Erhebung und damit auch für die Erstellung des Fragebogens (Anlage) gewesen:

- ▶ Ausweisung der Lärmschutzbereiche (als Voraussetzung für die Möglichkeit, Erstattungsansprüche stellen zu können) und deren Überprüfung bzw. Neufestsetzung;
- ▶ Anzahl der Wohneinheiten im Lärmschutzbereich (soweit es die Datenlage ermöglicht),
 - Anzahl der Wohneinheiten getrennt für die Tag-Schutzzone 1, die Nacht-Schutzzone bzw. Anzahl der Wohneinheiten, die in beiden Schutzzonen liegen;
- ▶ Erstattungsansprüche für baulichen Schallschutz nach FluLärmG:
 - Anzahl der Anträge, Bewilligungen und Ablehnungen,
 - Lage in Tag-Schutzzone (TSZ 1) und Nacht-Schutzzone (NSZ),
 - soweit möglich auch für schutzbedürftige Einrichtungen,
 - erstattete Kosten (oder noch zugesichert) für baulichen Schallschutz;
- ▶ Anzahl und Art der realisierten baulichen Schallschutzmaßnahmen (soweit es die Datenlage ermöglicht);
- ▶ Gründe für die Nicht-Realisierung baulicher Schallschutzmaßnahmen (soweit es die Datenlage ermöglicht bzw. Einschätzung der befragten Personen);
- ▶ Vorhandensein von freiwilligen Schallschutzprogrammen und/oder Festsetzungen in Planfeststellungsbeschlüssen:
 - Laufzeit, Anspruchsberechtigte, Erstattungen, realisierte Maßnahmen (soweit es die Datenlage ermöglicht);
- ▶ Bauverbote (bezogen auf die schutzbedürftigen Einrichtungen):
 - Anzahl von Anträgen auf Ausnahmen, Bewilligungen und Ablehnungen;
- ▶ Klageverfahren im Kontext der Erstattungsverfahren (gegen die Zusicherung bzw. gegen die Erstattung).

Im Vorfeld wurde zunächst – überwiegend telefonisch und bei Nicht-Erreichbarkeit per E-Mail – die zuständige Landesbehörde kontaktiert. Für die jeweiligen zivilen Flughafenstandorte waren dies die obersten Luftfahrtbehörden der Bundesländer. Über den Auftraggeber wurden die Kontaktdaten der Ansprechpersonen beim Luftfahrtamt der Bundeswehr übermittelt.

So konnten die zuständigen Ansprechpersonen in den Vollzugsbehörden direkt ermittelt werden. Die Hintergründe und Zielsetzung der Befragung konnten so bereits im Vorfeld der eigentlichen Erhebung erläutert werden. Wichtig war es auch, einen ersten Eindruck über die Detailtiefe der vorhandenen Daten zu erhalten. Die kursorische Rückmeldung vermittelte dann

auch das vermutete Bild, dass nicht überall eine umfassende Dokumentation vorhanden war. Dies hat verschiedene Gründe, teilweise kann dies daran liegen, dass die Erstattungsverfahren bereits lange Zeit abgeschlossen waren und die damals zuständigen Ansprechpersonen nicht mehr dort tätig sind oder dass es nur wenige (oder gar keine) Erstattungsverfahren gab und dann nur die essenziellen Daten vorhanden sind.

Dies betrifft vor allem:

- Informationen zu Ausnahmen von Bauverböten nach § 5 Abs. 3 FluLärmG (insbesondere für Wohnungen nach Nr. 2 und 4-6). Diese Informationen liegen für keinen Standort bzw. für kein Bundesland in den zuständigen Landesbehörden vor. Es wurde teilweise darauf verwiesen, dass diese Informationen (eventuell) bei den zuständigen Baubehörden vorhanden sein können. Diese Unsicherheit und die der im Rahmen dieser Erhebung nicht zu vertretene Aufwand führte dazu, dass die Erhebung sich ausschließlich auf die Ausnahmen von Bauverböten für schutzbedürftige Einrichtungen konzentrierte (diese Informationen lagen teilweise vor).
- Informationen über die Gründe der ausbleibenden Realisierung trotz gestelltem Antrag auf Erstattung baulicher Schallschutzmaßnahmen und dessen Zusicherung/Bewilligung. So konnte dann bei diesem Fragekomplex (und auch bei weiteren) eine „Experteneinschätzung“ abgeben werden anstatt konkreter Daten.

Auch mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV) wurde Kontakt aufgenommen. Der ADV wurde ebenfalls der Hintergrund und die Zielsetzung der Erhebung erläutert. Die ADV erhielt ebenfalls den finalen Fragebogen und informierte ihre Mitglieder verbunden mit der Bitte, die zuständigen obersten Luftfahrtbehörden bei Rückfragen zu unterstützen.

2.1 Online-Erhebung

Der Fragebogen wurde mit dem Auftraggeber abgestimmt und mit der Software Limesurvey programmiert und über den Server des Öko-Instituts e. V. zur Verfügung gestellt. Alle im Vorfeld der Erhebung ermittelten zuständigen Kontaktpersonen sind per E-Mail auf die Umfrage und den entsprechenden Link zur Teilnahme hingewiesen worden.

Das Anschreiben enthielt ein Empfehlungsschreiben des Auftraggebers mit der Bitte um Unterstützung sowie die Datenschutzhinweise und dem Erfordernis, diesen zuzustimmen. Die Auswertung erfolgt ohne Namensnennung der Zuständigen und weist den Standort und die Vollzugsbehörde nach. Soweit Daten online recherchiert wurden, bzw. die Flughafenbetreiber an einzelnen Standorten Daten übermittelt haben, ist dies kenntlich gemacht.

2.2 Auswertung

Die Erhebung zum Vollzugsstand der 2. FlugLSV erstreckte sich über einen Zeitraum vom 28.07.2022 bis zum 31.01.2023. Die für die Auswertung zur Verfügung gestellten Daten wurden größtenteils über die Online-Befragung übermittelt. Teilweise wurde der Fragebogen genutzt, um diesen ausgefüllt per E-Mail zu übersenden, einige Angaben bzw. zusätzliche Angaben wurden direkt per E-Mail übermittelt. Überwiegend hatten die meisten Vollzugsbehörden keine Probleme mit der technischen Seite der Erhebung.

Im Folgenden (Kapitel 3) werden pro Bundesland die Daten dargestellt, die für die zivilen Flugplätze im Rahmen dieser Erhebung ermittelt werden konnten. Ergänzt werden diese Angaben durch Informationen aus frei recherchierbaren Quellen (wo Angaben fehlten bzw. nicht

übermittelt wurden). Ausführungen zur Planfeststellungssituation bzw. zu freiwilligen Schallschutzprogrammen werden dann gemacht, wenn entsprechende Angaben im Fragebogen übermittelt wurden bzw. wenn aufgrund der Online-Recherche relevante Details die Angaben ergänzen können. Soweit keine Angaben gemacht wurden und auch nicht recherchierbar waren, wird auf diesen Themenkomplex nicht näher eingegangen. Dies betrifft zum Beispiel die Anzahl der Wohneinheiten bzw. der schutzbedürftigen Einrichtungen im Lärmschutzbereich bzw. in welcher Schutzzone die Wohneinheit liegt. Gleiches gilt für die Angabe/Einschätzung, warum bauliche Schallschutzmaßnahmen nicht realisiert wurden (obwohl eine Zusicherung oder Bewilligung vorlag). Nicht alle zuständigen Behörden konnten dazu Angaben machen.

Da die Erstattung baulicher Schallschutzmaßnahmen nur auf Antrag erfolgt und auch diverse Kostenschätzungen von einer bestimmten (teilweise geschätzten) Anzahl der betroffenen Wohneinheiten ausgehen, wurde im Fragebogen sowohl nach der Anzahl der Wohneinheiten (WE) insgesamt in den Schutzzonen gefragt als auch nach der Anzahl der WE, für die Anträge gestellt wurden (*„Nennen Sie die Anzahl der Wohneinheiten, für die Anträge auf baulichen Schallschutz gestellt worden sind“*). Soweit dies für die Angefragten möglich war, wurden sie um eine Angabe gebeten, ob diese Anträge sich auf Erstattungen für die TSZ 1 oder die NSZ bezogen.

Pro WE können aber mehrere Maßnahmen realisiert worden sein (Beispiel: Haus liegt sowohl in NSZ als auch in der TSZ 1 und beantragt wird baulicher Schallschutz für Schlafräume und für die Aufenthaltsräume). In der Regel wird dabei pro WE ein Antrag gestellt, die Statistik für einzelne Flugplätze weicht jedoch teilweise davon ab. Dazu wird bei dem jeweiligen Standort näher eingegangen.

Kapitel 4 widmet sich den militärischen Flugplätzen. Diese sind alphabetisch geordnet. In tabellarischer Form sind dort die übermittelten Daten zu den einzelnen Flugplätzen enthalten.

3 Vollzugsstand der 2. FlugLSV an zivilen Flugplätzen in Deutschland

Die Darstellung erfolgt zunächst pro Bundesland pro Flughafenstandort für die zivilen Flugplätze. Die Auswertung der militärischen Flugplätze erfolgt in Kapitel 4 in alphabetischer Reihenfolge.

Das Kapitel 5 enthält die systematische Zusammenführung aller Daten und bietet einen bundesweiten Überblick zum Vollzugsstand. Soweit möglich wird darauf hingewiesen, wo Informationen nicht vorlagen oder wo die Betrachtung noch nicht abschließend ist (weil z. B. Antragsfristen noch liefen).

3.1 Flughafenstandorte in Baden-Württemberg

Für die Erhebung des Vollzugsstandes der 2. FlugLSV wurde das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg kontaktiert. Für den Standort Stuttgart wurde ein Fragebogen ausgefüllt, für die anderen drei Standorte wurden die Angaben per Mail übermittelt.

In Baden-Württemberg sind die LSB für die Flughäfen Stuttgart, Karlsruhe/Baden-Baden und Friedrichshafen sowie den Verkehrslandeplatz Mannheim jeweils mit Verordnung vom 20.12.2010 festgesetzt worden.

3.1.1 Verkehrsflughafen Friedrichshafen

Tabelle 1: Eckdaten des Flughafens Friedrichshafen (ICAO-Ortskennung: EDNY)

Friedrichshafen	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	20.12.2010 ¹⁹
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	2020/2021 stattgefunden
Neufestsetzung	Nein
Anzahl der Anträge	0 (es gab eine anspruchsberechtigte WE im LSB)
Summe der Erstattungen in EUR	0
Freiwillige Programme bzw. durch PFB für baulichen Schallschutz	/

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

¹⁹ Verordnung der Landesregierung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Friedrichshafen vom 20. Dezember 2010, GBl. 2010, S. 1223.

3.1.2 Verkehrsflughafen Karlsruhe/Baden-Baden

Tabelle 2: Eckdaten des Flughafens Karlsruhe/Baden-Baden (ICAO-Ortskennung: EDSB)

Karlsruhe/Baden-Baden	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	20.12.2010 ²⁰
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	2020/2021 stattgefunden
Neufestsetzung	Nein
Anzahl der Anträge	0
Summe der Erstattungen in EUR	0
Freiwillige Programme bzw. durch PFB für baulichen Schallschutz	Nebenbestimmung im PFB zum Ausbau 2005

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 22.06.2005 des Regierungspräsidiums Karlsruhe (Az. 15-3846.0-2/2) zum Ausbau des Flughafens Karlsruhe/Baden-Baden enthält unter 1. Lärmschutz folgende Nebenbestimmung: „Die Baden-Airpark GmbH hat auf Antrag des Eigentümers eines innerhalb des Nachtschutzgebietes (Anlage 1) gelegenen Grundstücks, das am 28.04.2003 bebaut oder bebaubar war, für Schallschutzvorrichtungen an Schlafräumen Sorge zu tragen. Hierbei ist zu gewährleisten, dass durch An- und Abflüge das Lärmschutzziel von 35 dB(A) innen (Mittelungspegel im Zeitraum von 22.00 bis 01.00 Uhr) erreicht wird. Ist der gebotene Schallschutz nur dadurch zu bewirken, dass die Fenster von Schlafräumen geschlossen gehalten werden, hat die Baden-Airpark GmbH auf Antrag des Eigentümers eines derartigen im Nachtschutzgebiet gelegenen Grundstücks die Kosten für Belüftungseinrichtungen in Schlafräumen für Kinder bis zu einem Betrag von 400,00 € pro Schlafraum zu erstatten.“

Diese Verpflichtung der Baden-Airpark GmbH entfällt, soweit aufgrund von Vorschriften des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, eines Bebauungsplanes oder Nebenbestimmungen in einer Baugenehmigung bereits zum Zeitpunkt der Errichtung, des Um- oder Anbaus des Gebäudes Vorrichtungen zum Schutz vor Lärmbelastungen einschließlich von Lüftungseinrichtungen einzubauen waren und die Grundstückseigentümer oder Bauherren bzw. deren Rechtsvorgänger diesen Verpflichtungen nicht nachgekommen sind.

Das Nachtschutzgebiet (Anlage 1) umfasst folgendes Gebiet: Gebiet, das durch die Fluglärmkontur von 50 dB(A) (außen) im Zeitraum von 22.00 bis 01.00 Uhr umschlossen wird.“
(Regierungspräsidium Karlsruhe 2005)

Dem Ministerium lagen keine Informationen über die Erstattung baulicher Schallschutzmaßnahmen auf Basis des PFB von 2005 vor.

²⁰ Verordnung der Landesregierung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Karlsruhe/Baden-Baden vom 20. Dezember 2010, GBl. 2010, S. 1187.

3.1.3 Verkehrslandeplatz Mannheim-City

Tabelle 3: Eckdaten des Flughafens Mannheim-City (ICAO-Ortskennung: EDFM)

Mannheim-City	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	20.12.2010 ²¹
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	2020/2021 stattgefunden
Neufestsetzung	Nein
Anzahl der Anträge	0 (Keine anspruchsberechtigten Wohneinheiten innerhalb des LSB)
Summe der Erstattungen in EUR	0
Freiwillige Programme bzw. durch PFB für baulichen Schallschutz	/

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.1.4 Verkehrsflughafen Stuttgart

Die Angaben wurden seitens des Ministeriums mit Unterstützung des Flughafens Stuttgart zusammengetragen, der die Erstattungen koordiniert hatte.

3.1.4.1 Festsetzung des Lärmschutzbereiches

Tabelle 4: Eckdaten des Flughafens Stuttgart (ICAO-Ortskennung: EDDS)

Stuttgart	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	20.12.2010 ²²
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4, Abs. 5 und 6	2020/2021 stattgefunden
Neufestsetzung	Nein

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

²¹ Verordnung der Landesregierung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrslandeplatz Mannheim vom 20. Dezember 2010, GBl. 2010, S. 1238.

²² Verordnung der Landesregierung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Stuttgart vom 20. Dezember 2010, GBl. 2010, S. 1126.

3.1.4.2 Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen sowie Anträge auf baulichen Schallschutz

Tabelle 5: Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen und Anträge/WE²³ auf baulichen Schallschutz am Flughafen Stuttgart

	Nur TSZ 1	Nur NSZ	TSZ 1 und NSZ	Gesamt im LSB
Anzahl der Wohneinheiten	0	4.620	80	4.700
Anzahl der WE, für die Anträge gestellt wurden	/	77	0	77
Davon: Bewilligungen	/	58	/	58
Davon: Ablehnungen	/	19	/	/

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Es gibt Wohneinheiten in der TSZ 1/NSZ, für die ein gesetzlicher Sofortanspruch nach § 9 Abs. 1 S. 2 FluLärmG bestand, deren Anzahl nicht bekannt ist.

Die Antragsfrist ist abgelaufen, es befinden sich keine weiteren Anträge mehr in Prüfung.

3.1.4.3 Regelung der schalltechnischen Objektbeurteilung

Im Umfeld des Flughafens Stuttgart mussten sich die Antragsteller*innen nicht selbst um die Beauftragung der schalltechnischen Objektbeurteilung kümmern. Die Beurteilung wurde über die Behörde organisiert. Die Antragsteller*innen mussten auch nicht für die schalltechnische Objektbeurteilung in Vorleistung gehen. Bei abgelehnten Anträgen trug der Flughafenbetreiber die Kosten für die schalltechnische Objektbeurteilung.

3.1.4.4 Einschätzung: Gründe für die Ablehnung

Generelle Gründe für die Ablehnung von Anträgen auf baulichen Schallschutz im Raum Stuttgart waren

- *gelegentlich*, dass die Antragssteller*innen nicht anspruchsberechtigt waren oder sie erhielten bereits Erstattungen aus freiwilligen Schallschutzprogrammen bzw. waren im Rahmen von Freiwilligen Erstattungsprogrammen anspruchsberechtigt.
- In *seltenen* Fällen wurden Anträge abgelehnt, weil die Wohneinheit außerhalb der Tag-Schutzzone 1 bzw. der Nacht-Schutzzone lag oder aufgrund von mangelnder Mitwirkung der Antragssteller*in bzgl. der erforderlichen Angaben.

Schlafräume (nur Anträge in NSZ vorhanden)

Bei Schlafräumen wurden Anträge auf baulichen Schallschutz aus den folgenden Gründen abgelehnt (jeweils *gelegentlich*):

- Die Schlafräume hätten schon bei ihrer Errichtung den Schallschutzanforderungen genügen müssen, die vor dem 15.09.2009 galten (vgl. § 5 Abs. 3 der 2. FlugLSV).

²³ Die Frage im Fragebogen lautete: Nennen Sie die Anzahl der Wohneinheiten, für die Anträge auf baulichen Schallschutz gestellt worden sind.

- ▶ Die Schlafräume lagen nicht in der Nacht-Schutzzone.
- ▶ Die Schlafräume verfügten bereits über das erforderliche Bauschalldämm-Maß.

3.1.4.5 Bewilligte Einzelmaßnahmen für Wohneinheiten in Zahlen

Am Flughafenstandort Stuttgart wurde

- ▶ eine Einzelmaßnahmen für die Dachdämmung,
- ▶ 34 Einzelmaßnahmen für Fenster und Fenstertüren sowie
- ▶ 46 Einzelmaßnahmen für dezentrale Belüftungseinrichtungen (insbesondere Außenwand-Luftdurchlässe) bewilligt.

3.1.4.6 Überprüfung/ Abnahme der realisierten Einzelmaßnahmen

Für die Überprüfung der realisierten Einzelmaßnahmen rund um den Flughafen Stuttgart mussten die Anspruchsberechtigten ein Abnahmeprotokoll unterschreiben.

3.1.4.7 Zusicherungen und Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten

Angegeben wurde, dass es im Vorfeld eine Kostenabschätzung über den baulichen Schallschutz im Lärmschutzbereich Stuttgart gab, die sich auf rund 4 Mio. EUR belief.

Die Summe der tatsächlichen Erstattungen im Lärmschutzbereich insgesamt beläuft sich auf 170.000 EUR.

3.1.4.8 Einschätzung: Wenn Zusicherung und Erstattung auseinanderfallen

Als Grund für das Auseinanderfallen von Zusicherungen und Erstattungen wurde genannt, dass die Zusicherungen in Bezug auf Fenster und Fenstertüren *gelegentlich* nicht umgesetzt wurden.

3.1.4.9 Schutzbedürftige Einrichtungen

In Stuttgart liegen insgesamt neun schutzbedürftige Einrichtungen im Lärmschutzbereich. Es wurden keine Anträge auf baulichen Schallschutz von schutzbedürftigen Einrichtungen gestellt.

3.1.4.10 Klageverfahren

Am Standort Stuttgart wurden keine Klagen eingereicht.

3.1.4.11 Baulicher Schallschutz nach freiwilligen (auch früheren) Erstattungsprogrammen

Am Standort Stuttgart gab es ein freiwilliges Programm im Zusammenhang mit dem Lärminderungsplan Filder, konkret dem „Lärmschutzfenster gegen Fluglärm“.

Tabelle 6: Freiwilliges Programm am Flughafen Stuttgart

Programm	Freiwilliges Programm im Zusammenhang mit dem Lärminderungsplan Filder ²⁴
Details	Einbau von Schalldämmflütern und ggf. Fenstern
Laufzeit	2003-2007 ²⁵
Gebiet	Erstattung auf Schalldämmflüter (ggf. Fenster) bei Maximalpegel > 77 dB(A): 100 % der Kosten Erstattung auf Schalldämmflüter (ggf. Fenster) bei Maximalpegel 75 dB(A) bis 77 dB(A): 50 % der Kosten
Erstattete Anträge	850 Anträge über insgesamt rund 2.400.000 EUR
Können noch Anträge gestellt werden?	Nein

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.1.4.12 Ausnahmen von Bauverböten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG

Dem Ministerium lagen keine Informationen darüber vor, ob es Anträge auf Ausnahmen von Bauverböten für schutzbedürftige Einrichtungen gegeben hat.

3.2 Flughafenstandorte in Bayern

Für die Erhebung des Vollzugsstandes der 2. FlugLSV wurden das Luftamt Südbayern und das Luftamt Nordbayern kontaktiert. Für den Standort Nürnberg ist der Online-Fragebogen ausgefüllt, einige wenige zusätzliche Angaben zu den anderen Standorten sind per Mail übermittelt worden. Die Darstellung des Vollzugsstandes umfasst hauptsächlich Angaben aus frei zugänglichen Quellen.

Zur grundsätzlichen Prüfung der Fluglärmbelastung in Bayern:

Laut Antwort des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr vom 07.11.2017 auf eine schriftliche Anfrage zu den Lärmschutzzonen an Flughäfen in Bayern (Bayerischer Landtag 2018, S. 2) werde anlassbezogen geprüft, „ob durch eine Veränderung der Flugbewegungen die festgesetzten Lärmschutzbereiche vergrößert beziehungsweise verkleinert werden müssen. Beispielsweise wurden die vom Statistischen Bundesamt veröffentlichten Zahlen zu den Starts und Landungen an den Flughäfen Memmingen und Nürnberg (...) ausgewertet. Ferner werden Erkenntnisse aus den Fluglärmkommissionen für die zivilen und militärischen Flugplätze herangezogen.“

²⁴ Vgl. Regierungspräsidium Stuttgart 2014, Kapitel 2.4.

²⁵ Vgl. Flughafen Stuttgart (o.J.).

3.2.1 Verkehrslandeplatz Augsburg

Tabelle 7: Eckdaten des Flughafens Augsburg (ICAO-Ortskennung: EDMA)

Augsburg	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	Nicht festgesetzt bisher (§ 4 Abs. 1 FluLärmG nicht erfüllt derzeit)
Status	Bestehender Flugplatz

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 15.02.2002 (Regierung von Oberbayern 2002) in der Fassung vom 28.10.2005 enthält Schallschutzauflagen (ab. S. 280ff). Diese wurden mit Bescheid vom 18.11.2009 durch die Regierung Oberbayern (Luftamt Südbayern) insofern modifiziert, dass die Umsetzung der Auflagen erst dann erfolgt, wenn die als Schutzziel festgesetzten Lärmwerte tatsächlich überschritten werden. *„Ausgenommen hiervon sind bereits umgesetzte Schallschutzmaßnahmen für die entsprechenden Wohnlagen im Ortsteil Sieben Häusl“* (Stadt Augsburg 2009).

Über die Homepage des Flughafens²⁶ können entsprechende Lärmpegelberechnungen für die Jahre 2006 bis 2021 abgerufen werden. Dort (Beispiel Lärmpegelberechnung 2021 siehe accon Environmental Consultants 2022) wird festgehalten, dass der Flugbetrieb nicht in dem Maße zugenommen habe, wie in der Planfeststellung angenommen.

Nach Angabe des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr vom 07.11.2017 (Bayerischer Landtag 2018) habe eine Anfrage an das Luftamt Südbayern aus dem April 2017 ergeben, dass *„eine Festsetzung der Lärmschutzzonen am Flughafen Augsburg mit dem derzeitigen Flugbetrieb nicht angebracht [sei]. Nach Auswertung der Verkehrszahlen durch das Statistische Bundesamt gab es, wie bereits in den Vorjahren, im Jahr 2016 keinen Linienflug- und keinen Pauschalreiseverkehr i. S. d. § 4 Abs. 1 Nr. 2 FluLärmG am Verkehrslandeplatz Augsburg. Ebenso fanden im Jahr 2016 keine relevanten Ereignisse in Augsburg statt, die aus Sicht des StMI für eine Festsetzung nach § 4 Abs. 8 FluLärmG sprechen würden.“*

²⁶ <https://www.augsburg-airport.de/flughafen/infoservice-fluglaerm/>, zuletzt abgerufen am 14.07.2023.

3.2.2 Verkehrsflughafen Memmingen (Allgäu)

Tabelle 8: Eckdaten des Flughafens Memmingen (ICAO-Ortskennung: EDJA)

Memmingen	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	06.11.2012 ²⁷
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Überprüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Ja (wurde aufgrund PFB geprüft)
Neufestsetzung	Ja, vom 06.09.2022 ²⁸

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Der regionale Verkehrsflughafen Memmingen (Allgäu) war vor der zivilen Nutzung ein NATO-Militärflugplatz. Die zivile Nutzung erfolgte durch eine Änderungsgenehmigung der Regierung von Oberbayern vom 09.07.2004.²⁹

Der LSB des Verkehrsflughafens Memmingen wurde erstmals mit Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Memmingen (FluLärmV MM) am 06.11.2012 erlassen und ist am 01.12.2012 in Kraft getreten (GVBl. S. 535, BayRS 96-1-1-I). Anlässlich einer wesentlichen baulichen Erweiterung (Verbreiterung der Start- und Landebahn von 30 auf 45 Meter und Ausweitung der Betriebszeit um eine Stunde bis 23 Uhr, siehe Regierung von Oberbayern 2013) und der damit erwarteten Veränderung der Lärmbelastung wurde der LSB im Jahr 2022 neu festgesetzt.

Laut Auskunft des Luftamtes Südbayern „wurden bisher weder für den alten LSB noch für den neu festgesetzten LSB Verfahren zu baulichen Schallschutzmaßnahmen eingeleitet“. Weitere Angaben wurden nicht gemacht.

²⁷ Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Memmingen vom 06.11.2012, GVBl. S. 535, BayRS 96-1-1-I.

²⁸ Fluglärmschutzverordnung Memmingen vom 6. November 2012 (GVBl. S. 535), die zuletzt durch Verordnung vom 6. September 2022 (GVBl. S. 602) geändert worden ist.

²⁹ Klagen gegen die Änderungsgenehmigung blieben erfolglos, vgl. Urteile des BayVGh vom 02.12.2005, Az. 20 A 04.40040 bis 40048, juris.

3.2.3 Verkehrsflughafen München

Tabelle 9: Eckdaten des Flughafens München (ICAO-Ortskennung EDDM)

München	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	Keine Festsetzung bisher
Status	Bestehender Flugplatz/Ausbau planfestgestellt – Ausbau ruht
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Überprüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	/
Neufestsetzung	/

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.2.3.1 Festsetzung des Lärmschutzbereiches

Für den Flughafen München ist momentan kein LSB nach dem FluLärmG festgesetzt; die Voraussetzung zur Anwendung der 2. FlugLSV sind also nicht gegeben. Hintergrund ist, dass die Flughafen München GmbH am 24.08.2007 bei der Regierung von Oberbayern das Planfeststellungsverfahren für den Bau einer 3. Start- und Landebahn am Verkehrsflughafen München „Franz-Josef-Strauß“ beantragt hatte. Nach insgesamt vier Änderungsanträgen (der letzte vom 15.04.2011) wurde am 05.07.2011 (98. Änderungsplanfeststellungsbeschluss) in der Fassung des Planergänzungsbeschlusses vom 22.01.2013 die Erweiterung des Verkehrsflughafens München durch Anlage und Betrieb einer dritten Start- und Landebahn mit einer Länge von 4.000 Metern nordöstlich des bestehenden Start- und Landebahnsystems planfestgestellt. Mehrere Klagen vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof³⁰ und dem Bundesverwaltungsgericht³¹ waren erfolglos und das Bundesverfassungsgericht nahm eine Verfassungsbeschwerde nicht zur Entscheidung an³².

Die damalige Koalition in Bayern aus CSU und Freien Wählern vereinbarte in ihrem Koalitionsvertrag: „Über die Notwendigkeit einer dritten Start- und Landebahn am Flughafen München gibt es unter den Koalitionspartnern unterschiedliche Auffassungen. Die Planungen für deren Bau werden daher während der aktuellen Legislaturperiode nicht weiterverfolgt.“ (CSU und Freie Wähler 2018, S. 51)

Aufgrund dieser politischen Entscheidung ruht zum einen das Ausbauvorhaben selbst. Zudem wird unter Verweis auf § 4 Abs. 4 S. 2 FluLärmG keine LSB-Festsetzung für den bestehenden Flugplatz vorgenommen. Demnach ist eine Festsetzung für den aktuellen Bestand dann nicht mehr erforderlich, wenn eine wesentliche bauliche Erweiterung beantragt wurde, wenn also eine Festsetzung des LSB für den dann wesentlich baulich erweiterten Flugplatz vorgenommen werden kann und „die Inbetriebnahme des erweiterten Flugplatzes unmittelbar folgt“.

Entsprechend sehen die §§ 3, 4 des Landesentwicklungsprogramms Bayern³³ vor, dass die bisherige Übergangsregelung bis zum 01.09.2018, in der die Verpflichtung der Regionalen

³⁰ Urteil des BayVG vom 19.02.2014, Az. 8 A 11/40051, juris.

³¹ Beschluss des BVerwG vom 22.06.2015, Az. 4 B 59/14, juris.

³² Nichtannahmebeschluss des BVerfG vom 01.06.2021, Az. 1 BvR 2374/15, juris.

³³ Verordnung über das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) vom 22. August 2013 (GVBl. S. 550, BayRS 230-1-5-W), die zuletzt durch Verordnung vom 3. Dezember 2019 (GVBl. S. 751) geändert worden ist.

Planungsverbände aufgehoben wurde, Lärmschutzbereiche auszuweisen, nun bis zum 01.09.2023 um fünf Jahre verlängert wird.

3.2.3.2 Baulicher Schallschutz nach freiwilligen (auch früheren) Programmen

Es gab zwei Schallschutzprogramme. Sie beruhen auf dem Planfeststellungsbeschluss vom 08.07.1979 in der Fassung des 47. Änderungsplanfeststellungsbeschlusses vom 28.02.1995 bzw. auf einer Änderung der Nachtflugregelung vom 23.03.2001 (Flughafen München o.J.). Ziel der Programme war es, dass in der Flughafenregion im Inneren der schutzbedürftigen Räume und bei geschlossenen Fenstern in der Regel keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten. Laut der Homepage des Flughafens Münchens wurden rund 4.300 Gebäude oder Wohnungen mit Schallschutz (Schallschutzfenster und Belüftungseinrichtungen) ausgestattet. Für die Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs wurden Entschädigungen geleistet. Nach eigenen Angaben hat die Flughafen München GmbH dafür insgesamt rund 62 Millionen Euro investiert (eine Aufteilung zwischen baulichen Schallschutzmaßnahmen und Außenwohnbereichsentschädigung kann nicht getroffen werden). Die Schallschutzprogramme sind inzwischen abgeschlossen.³⁴

3.2.4 Verkehrsflughafen Nürnberg

3.2.4.1 Festsetzung des Lärmschutzbereiches

Tabelle 10: Eckdaten des Flughafens Nürnberg (ICAO-Ortkennung EDDN)

Nürnberg	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	09.09.2014 ³⁵
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Wurde bislang nicht durchgeführt, da es keine Änderung in der Anlage oder im Betrieb des Flugplatzes gab und die 10-Jahres-Frist noch nicht abgelaufen ist.
Neufestsetzung	Nein

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

³⁴ <https://www.munich-airport.de/aktiv-gegen-fluglaerm-123125>, zuletzt abgerufen am 17.07.2023.

³⁵ Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Nürnberg (Fluglärmschutzverordnung Nürnberg), <https://www.verkuendung-bayern.de/gvbl/2014-382/>, zuletzt abgerufen am 17.11.2022.

3.2.4.2 Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen und Anträge auf baulichen Schallschutz

Tabelle 11: Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen und Anträge auf baulichen Schallschutz/WE am Flughafen Nürnberg

	Nur TSZ 1	Nur NSZ	TSZ 1 und NSZ
Anzahl der Wohneinheiten	0	3.000	15
Sofortiger Anspruch aufgrund Lärmbelastung	0	0	6
Anzahl der WE, für die Anträge gestellt wurden	0	44	0
Davon: Bewilligungen	/	29	/
Davon: Ablehnungen	/	3	/

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

12 Anträge befinden sich noch in Prüfung (Frist läuft bis zum 01.10.2024).

3.2.4.3 Regelung der schalltechnischen Objektbeurteilung

Im Umfeld des Flughafens Nürnberg müssen sich die Antragsteller*innen nicht selbst um die schalltechnische Objektbeurteilung kümmern; dies wird über die Behörde und den Flughafenbetreiber organisiert. Die Antragsteller*innen müssen auch nicht für die schalltechnische Objektbeurteilung in Vorleistung gehen. Bei abgelehnten Anträgen trägt der Flughafenbetreiber die Kosten für die schalltechnische Objektbeurteilung.

3.2.4.4 Gründe für die Ablehnung

Bei den drei abgelehnten Anträgen wurden bereits im Rahmen freiwilliger oder in sonstiger Weise Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet.

3.2.4.5 Bewilligte Einzelmaßnahmen für Wohneinheiten in Zahlen

Es wurden folgende Einzelmaßnahmen bewilligt:

- ▶ 10 x Fenster und Fenstertüren
- ▶ 29 x dezentrale Belüftungseinrichtungen, insbesondere Außenwand-Luftdurchlässe (ALD)
- ▶ 9 x Rollladenkastendämmung

3.2.4.6 Überprüfung/ Abnahme der realisierten Einzelmaßnahmen

Am Standort Nürnberg findet eine Überprüfung (Abnahme) statt, ob die beantragten Einzelmaßnahmen auch eingebaut wurden. Die Überprüfung führen die Behörde und der Flughafenbetreiber durch.

3.2.4.7 Zusicherungen und Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten

81.000 EUR sind insgesamt zugesichert für die 29 Bewilligungen. Bisher sind 7.000 EUR erstattet worden; für die offenen 74.000 EUR sind bislang keine Erstattungen beantragt worden, die Frist läuft bis zum 30.09.2024.

3.2.4.8 Einschätzung: Wenn Zusicherung und Erstattung auseinanderfallen

Wenn Zusicherung und Erstattung auseinanderfallen, dann liegt dies in den meisten Fällen daran (*sehr oft*), dass Maßnahmen in Bezug auf Belüftungseinrichtungen nicht realisiert wurden. In *seltenen* Fällen wurde die Dämmung der Rollladenkästen nicht umgesetzt.

3.2.4.9 Schutzbedürftige Einrichtungen

Es besteht keine Kenntnis darüber, wie viele schutzbedürftige Einrichtungen im Lärmschutzbereich liegen. Es wurden keine Anträge auf baulichen Schallschutz von schutzbedürftigen Einrichtungen gestellt.

3.2.4.10 Klageverfahren

Am Standort Nürnberg wurden keine Klagen eingereicht.

3.2.4.11 Baulicher Schallschutz nach freiwilligen Erstattungsprogrammen

Tabelle 12: Freiwillige Programme in Nürnberg

Programm	Freiwilliges Schallschutzprogramm des Flughafens Nürnberg
Details	Umfasst alle erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung von 6x55 dB(A) im Innenraum
Laufzeit	1997-2009; 2005-2009 (auch tagsüber)
Gebiet	Nacht: Jansen-Kriterium 6x75 dB(A) außen; 100:100-Verteilung Tag: $L_{eq} = 65$ dB(A) außen; Realverteilung mit Standardabweichung
Anzahl der Wohneinheiten für die Anspruch bestand	5.800
Anzahl der Anträge insgesamt	1.670
Erstattete Anträge (Anzahl und Summe)	1.479 Anträge, insgesamt 3.530.845 EUR
Abgelehnte Anträge	191
Können noch Anträge gestellt werden?	Nein

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.2.4.12 Ausnahmen von Bauverböten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG

Es gab in Nürnberg keine Anträge auf Ausnahmen von Bauverböten für schutzbedürftige Einrichtungen.

3.3 Flughafenstandorte in Berlin

Für die Erhebung bestand hier Kontakt mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen – Erstattungsbehörde Fluglärm.

3.3.1 Verkehrsflughafen Berlin Tegel

Tabelle 13: Eckdaten des Flughafens Tegel (geschlossen)

Tegel	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	17.12.2019 ³⁶
Status	Flugplatz geschlossen

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Aufgrund der gesetzlichen Regelung nach § 4 Abs. 4 i.V.m. Abs. 7 FluLärmG war der Verkehrsflughafen Berlin-Tegel (TXL) zunächst von der gesetzlichen Verpflichtung zur Festlegung eines LSB ausgenommen. Da die Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg (BER) länger dauerte als vorhergesehen, wurde durch die Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel vom 17.12.2019 (FlugLärmTXLV Bln) ein LSB doch noch festgesetzt.

Aufgrund der atypischen Sondersituation, dass diese Ansprüche aber nur bei Realisierung der Schallschutzmaßnahmen bis zur Schließung des Flughafens TXL galten und in diesem kurzen Zeitraum von rund 16 Monaten kaum zu realisieren waren, hatte sich der Flugplatzhalter, die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH (BFG), bereit erklärt, im Rahmen des gesetzlichen Erstattungsverfahrens den Betroffenen ihrerseits ein freiwilliges Entschädigungsangebot im Sinne eines Vergleichs anzubieten. Hinzuweisen ist aber darauf, dass es sich bei der Annahme dieses Angebots um den Abschluss eines zivilrechtlichen Vertrages zwischen den anspruchsberechtigten Fluglärm betroffenen und der BFG handelte, auf dessen Inhalt die Erstattungsbehörde keinen Einfluss hatte. Die Möglichkeit, das Angebot der BFG abzulehnen und stattdessen auf der Durchführung des gesetzlichen Verfahrens zu bestehen, blieb jedem berechtigten Antragstellenden unbenommen.

Der Unterschied zwischen diesen beiden Möglichkeiten bestand darin, dass die Durchführung des gesetzlichen Erstattungsverfahrens zunächst den Einbau der Schallschutzmaßnahmen voraussetzte, welche die Betroffenen dann danach erstattet bekommen hätten. Das Angebot der BFG bestand dagegen nur in einer Geldzahlung und setzte keine Umsetzung von Schallschutzmaßnahmen voraus. Da die BFG ihr Angebot aber nur an die Berechtigten im gesetzlichen Erstattungsverfahren aussprach, konnten auch nur diejenigen Betroffenen das freiwillige Entschädigungsangebot erhalten, welche dem Grunde nach (Belegenheit im LSB und Entstehung des Anspruches bereits mit Festsetzung des LSB) in dem genannten Zeitraum einen Erstattungsanspruch nach § 9 FluLärmG hätten.

Alle Antragstellenden, welche wie oben dargestellt dem Grunde nach innerhalb dieser 16 Monate einen Erstattungsanspruch nach dem FluLärmG hatten, haben dieses Angebot angenommen und eine entsprechende Entschädigungsvereinbarung abgeschlossen, so dass letztlich durch die Erstattungsbehörde Fluglärm keine Festsetzungsbescheide im Hinblick auf

³⁶ Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Berlin-Tegel vom 17. Dezember 2019, gültig bis 05.05.2021.

die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nach § 9 FluLärmG am TXL erlassen werden mussten.

Der Flughafen TXL ist seit dem 05.05.2021 dauerhaft geschlossen. Der LSB ist entsprechend am 05.05.2021 außer Kraft getreten (Gesetz- und Verordnungsblatt von Berlin Nr. 41 vom 29.05.2021, S. 517). Nach dem Außerkrafttreten des LSB ist die weitere Geltendmachung von Ansprüchen aus § 9 FluLärmG rechtlich nicht mehr möglich.

3.3.2 Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg

Für grundsätzliche Informationen zu diesem Flughafen siehe Kap. 3.4.1.

Der LSB auf dem Berliner Hoheitsgebiet betrifft nur einen kleinen Teil der NSZ. Die Antragszahlen im Hinblick auf die Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz nach dem FluLärmG belaufen sich bisher auf einem sehr niedrigen Niveau. Diese Anträge wurden bisher ausnahmslos abgelehnt, da aus verschiedenen Gründen keine Anspruchsberechtigung bestand.

Eine Antragstellung nach dem FluLärmG ist noch bis zum 22.08.2023 möglich.

3.4 Flughafenstandort in Brandenburg

Hier wurde das Landesamt für Umwelt in Brandenburg und der Flughafenbetreiber (FBB GmbH) kontaktiert.

3.4.1 Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg

3.4.1.1 Festsetzung des Lärmschutzbereiches

Tabelle 14: Eckdaten des Flughafens Berlin Brandenburg (ICAO-Ortskennung EDDB)

Berlin Brandenburg	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	07.08.2013 ³⁷
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem §§ 4, Abs. 5 und 6	Wurde bislang nicht durchgeführt, da die 10-Jahres-Frist noch nicht abgelaufen ist.
Neufestsetzung	Nein

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

³⁷ Brandenburgische Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg vom 7. August 2013, GVBl.II/13, [Nr. 61].

3.4.1.2 Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen sowie Anträge auf baulichen Schallschutz

Tabelle 15: Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen und Anträge auf baulichen Schallschutz/WE am Flughafen Berlin Brandenburg

	Nur TSZ 1	Nur NSZ	TSZ 1 und NSZ	Gesamt im LSB
Anzahl der Wohneinheiten	0	6.727	194	6.921
Anzahl der WE ³⁸ , für die Anträge gestellt wurden	/	144	0	144
Davon: Bewilligungen	/	1	/	1
Davon: Ablehnungen	/	204 ³⁹	/	204

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Der Anspruch auf baulichen Schallschutz in der Tag-Schutzzone 1 sowie in der Nacht-Schutzzone im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg entstand regulär mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des LSB. Es befinden sich derzeit noch fünf Anträge für Wohneinheiten, die nur in der Nacht-Schutzzone liegen, in Prüfung. Es wurde kein Datum angegeben, bis wann über diese Anträge befunden werden wird.

3.4.1.3 Regelung der schalltechnischen Objektbeurteilung

Im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg müssen sich die Antragsteller*innen selbst um die schalltechnische Objektbeurteilung kümmern. Die Antragsteller*innen müssen für die schalltechnische Objektbeurteilung in Vorleistung gehen und bei abgelehnten Anträgen trägt der/die Antragsteller*in die Kosten für die schalltechnische Objektbeurteilung.

3.4.1.4 Einschätzung: Gründe für die Ablehnung

Gründe für die Ablehnung von Anträgen auf baulichen Schallschutz waren *sehr oft*:

- ▶ Wohneinheit liegt außerhalb der Tag-Schutzzone 1 bzw. der Nacht-Schutzzone (167 Fälle).
- ▶ Es wurden im Rahmen freiwilliger Schallschutzprogramme oder in sonstiger Weise Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet.
- ▶ Weil im Rahmen freiwilliger Schallschutzprogramme oder in sonstiger Weise ein Anspruch auf die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen bestand (der nicht zu einer Erstattung führte) (Punkt b und c gemeinsam 138 Fälle).

Ein *häufiger* Grund für die Ablehnung von Anträgen war die mangelnde Mitwirkung der Antragsteller*innen bzw. fehlende Angaben (35 Fälle).

Weitere *seltene* Gründe für die Ablehnung von Anträgen war der Neubau nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs sowie die „Rücknahme von Anträgen aus diversen Gründen“.

Ablehnungsgründe bei Aufenthaltsräumen

Ein Ablehnungsgrund für baulichen Schallschutz an Aufenthaltsräumen war *sehr häufig* die Tatsache, dass die Räumlichkeiten nicht in der Tag-Schutzzone 1 liegen.

³⁸ Anmerkung: Für eine Wohneinheit können mehrere Anträge gestellt werden.

³⁹ Siehe vorherige Fußnote.

Ablehnungsgründe bei Schlafräumen

Bei Schlafräumen war der Ablehnungsgrund *sehr oft*, dass diese nicht in der Nacht-Schutzzone liegen. Gelegentlich wurden Anträge auf baulichen Schallschutz auch abgelehnt, weil die Schlafräume bereits über das erforderliche Bauschalldämm-Maß verfügten, oder dass sie schon bei ihrer Errichtung den Schallschutzanforderungen genügen mussten, die vor dem 15.09.2009 galten.

3.4.1.5 Bewilligte Einzelmaßnahmen für Wohneinheiten in Zahlen

Am Flughafenstandort Berlin Brandenburg wurde eine Einzelmaßnahme für eine dezentrale Belüftungseinrichtung bewilligt.

3.4.1.6 Überprüfung/ Abnahme der realisierten Einzelmaßnahmen

Am Standort Berlin Brandenburg findet keine Überprüfung (Abnahme) der realisierten Einzelmaßnahmen nach Anspruch durch FluLärmG statt.

3.4.1.7 Zusicherungen und Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten

Für den einen bewilligten Antrag auf baulichen Schallschutz am Flughafens Berlin Brandenburg beläuft sich die Summe auf 1.750 EUR. Die Frist zur Einreichung von Erstattungsanträgen läuft bis zum 23.08.2023.

3.4.1.8 Schutzbedürftige Einrichtungen

Im Lärmschutzbereich des Flughafens Berlin Brandenburg liegen circa 45 schutzbedürftige Einrichtungen.

Es wurden keine Anträge auf baulichen Schallschutz von schutzbedürftigen Einrichtungen gestellt.

3.4.1.9 Klageverfahren

Es wurde eine Klage eingereicht. Der Grund für die Klageerhebung war, dass der Raum seitens der Behörde nicht als Schlafräum bzw. Wohnraum anerkannt wurde, und dass die bewilligte Maßnahme von der Klägerin/vom Kläger als nicht ausreichend angesehen wurde.

3.4.1.10 Baulicher Schallschutz aufgrund Planfeststellungsbeschluss

Der Planfeststellungsbeschluss (PFB) zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld vom 13.08.2004 zum Flughafen Berlin Brandenburg (sowie geändert durch den Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ vom 20.09.2009⁴⁰) enthält Vorgaben zur Erstattung von passiven Schallschutzmaßnahmen (A II 5.1.2. ff. sowie C II 10.1.8.3). Diese gehen hinsichtlich ihres Anwendungsbereiches über die Erstattungsansprüche nach dem FluLärmG hinaus und können die geringe Inanspruchnahme der gesetzlichen Erstattungsansprüche erklären.

Zum Inhalt des PFB: Die Planfeststellungsbehörde hat ebenfalls Schutzgebiete für den Tag- und Nachtschutz festgesetzt. In diesen Gebieten besteht die Möglichkeit, Ansprüche auf passive

⁴⁰ Aufgrund des Urteils des BVerwG vom 16.03.2006 (Az.: 4 A 1078.04) musste der Planfeststellungsbeschluss geändert werden: Die Kläger rügten unter anderem, dass der Planfeststellungsbeschluss wegen Unzulässigkeit des angeordneten Lärmschutzkonzepts aufzuheben sei. Sie trugen vor, die festgelegten Schutzziele genügen nicht, um Schlaf- und Kommunikationsstörungen im Innenraum und Belästigungen im Außenbereich hinreichend sicher zu vermeiden. Zudem sei die Berechnung der Lärmkonturen fehlerhaft. Die Verwendung eines Simulationsverfahrens sei gegenüber dem aktuell angewandten Fluglärmerechnungsverfahren vorzuziehen. Außerdem sei die von dem Vorhaben ausgehende Lärmbelastung nicht auf der Grundlage der prognostizierten Flugbewegungen, sondern auf Basis der technisch möglichen Kapazität zu messen. Die zulässigen Maximal- und Dauerschallpegelwerte seien für den Tag- und Nachtschutz und auch für die Entschädigungsregelung zum Außenwohnbereich niedriger festzusetzen. Die Anträge auf Anordnung verbesserten Lärmschutzes hatten teilweise Erfolg und führten zum genannten Planergänzungsbeschluss.

Schallschutzmaßnahmen geltend zu machen, ohne dass ein gesonderter Nachweis über die tatsächliche Lärmbelastung geführt werden muss. Jedoch kann auch außerhalb dieser Gebiete ein Ersatz der Aufwendungen für geeignete Schallschutzvorrichtungen erreicht werden, wenn der Eigentümer im Einzelfall durch eine Geräuschmessung nachweist, dass diese notwendig sind.

- Ein Tagschutzgebiet ist ein Gebiet, welches von der Grenzlinie eines für die Tagstunden (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegels $L_{eq\ Tag}$ von 60 dB(A) außen umschlossen wird (Anlage 2 des PFB, Schutzgebiete, Tagschutzgebiet). Zur Vereinfachung des Verfahrens und zur Vermeidung von Streitfällen stehen auch Grundstücke, die durch die Grenzlinie angeschnitten werden, den Grundstücken gleich, die gänzlich innerhalb des Schutzgebietes liegen.

Der Tagschutz soll dabei gewährleisten, dass durch die An- und Abflüge im Innenraum von Wohn, Büro- oder Praxisräumen, sowie sonstigen nicht nur vorübergehend betrieblich genutzten Räumen in der Umgebung des Flughafens bei geschlossenen Fenstern keine höheren Maximalpegel als 55 dB(A) auftreten. Zudem soll ein Innenwert mit Dauerschallpegel $L_{eq\ Tag}$ von 45dB(A) eingehalten werden.

- Das Nachtschutzgebiet umfasst die Gebiete, die von der Grenzlinie eines für die Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegels $L_{eq\ Nacht}$ von 50 dB(A) außen oder von den Grenzlinien, die sechs Lärmereignissen pro Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) mit einem A-bewerteten Maximalpegel von 70 dB(A) außen für jeweils eine Nacht mit Flugbetrieb in Richtung Westen bzw. Osten entsprechen, umschlossen werden (Anlage 2, Schutzgebiete, Nachtschutzgebiet). Für Schlafräume einschließlich der Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten in der Umgebung des Flughafens sind mithin geeignete Schallschutzvorrichtungen vorzusehen. Diese Schutzvorrichtungen sollen gewährleisten, dass im Rauminnen bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung in der Durchschnittsnacht der sechs verkehrsreichsten Monate nicht mehr als sechs Maximalpegel über 55 dB(A) auftreten und ein energieäquivalenter Dauerschallpegel $L_{eq\ Nacht}$ von 35dB(A) nicht überschritten wird. Die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt hier neben dem Schallschutz auch eine ausreichende Belüftung der Räume während der Nacht, weshalb auch notwendige und geeignete Belüftungseinrichtungen ersetzt werden.

Außerdem wird im Planfeststellungsbeschluss auch ein Lärmschutz für besonders schutzbedürftige Einrichtungen (A II 5.1.4 und C.II.10.1.8.3.3) geregelt.

In A II 5.1.7 finden sich weitere Anspruchsvoraussetzungen für Schallschutzeinrichtungen und sonstige Entschädigungsleistungen. Nur wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind oder diese Ausschlussgründe nicht vorliegen, kann ein baulicher Schallschutz erlangt werden.

Eine Besonderheit findet sich in A II 5.1.7 Nr. 2 des PFB. Übersteigen die Kosten für die notwendigen Schallschutzeinrichtungen i.S.d. Auflagen 5.1.2 und 5.1.3 30 % des Verkehrswerts von Grundstück und Gebäude mit zu schützenden Räumen und stehen diese Kosten daher außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck, hat der Betroffene gegenüber den Trägern des Vorhabens einen Anspruch auf Entschädigung in Höhe von 30 % dieses Verkehrswertes.

Auf dieser Grundlage wurde der Flughafenbetreiber gebeten, Angaben zu den Erstattungen zu machen.

Tabelle 16: Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen (aufgrund PFB) und Anträge/WE auf baulichen Schallschutz am Flughafen Berlin Brandenburg

	Nur TSZ 1	Nur NSZ	TSZ 1 und NSZ	Gesamt im LSB
Anzahl der Wohneinheiten	14.750	11.750	/	26.500
Anzahl der WE, für die Anträge gestellt wurden	13.947	8.564	/	22.511

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Gründe für die Ablehnung von Anträgen auf baulichen Schallschutz im Raum des Flughafens Berlin Brandenburg waren:

- Lage außerhalb der Schutzgebiete;
- Vorhandene Bausubstanz erfüllt bereits den Anforderungen des Lärmschutzes (sehr selten);
- Bebaubarkeit zum 15.05.2000 nicht gegeben und damit Voraussetzung aus dem PFB nicht erfüllt;
- Keine Wohngebäude bzw. baurechtliche Voraussetzung nicht erfüllt (Regelung des PFB);
- Ein Ablehnungsgrund für baulichen Schallschutz an Aufenthaltsräumen war sehr häufig die Tatsache, dass die Räumlichkeiten nicht in der Tag-Schutzzone 1 liegen.

Regelung der schalltechnischen Objektbeurteilung und Ablauf der Antragstellung

Im Umfeld des Flughafens müssen Eigentümer*innen zuerst den Antrag stellen. Liegt die Wohneinheit im Schallschutzgebiet, wird vom Flughafenbetreiber ein Ingenieurbüro damit beauftragt, eine schalltechnische Objektbeurteilung und ein Leistungsverzeichnis erforderlicher Maßnahmen inkl. Kostenberechnung zu erstellen. Die Antragsteller*innen erhalten im Anschluss eine sogenannte Anspruchsermittlung zur baulichen Umsetzung (ASE-B) mit Zusage der Erstattung der Kosten erforderlicher Maßnahmen – wenn die Kosten kleiner als 30 % des Verkehrswertes von Grundstück und Gebäuden mit zu schützenden Räumen sind. Falls hieran Zweifel bestehen, wird noch eine sogenannte schallschutzbezogene Verkehrswertermittlung durchgeführt (entweder durch Gutachter*innen im Auftrag des Flughafenbetreibers oder nach Wahl der Antragsteller*innen). Falls im Ergebnis die Kosten größer als 30 % des Verkehrswertes sind, gibt es ein Angebot der Zahlung einer Entschädigung in ebendieser Höhe in Form einer ASE-Entschädigung.

Sind die Eigentümer*innen anspruchsberechtigt (nach ASE-B), dann beauftragten die Eigentümer*innen eine Baufirma mit Umsetzung der Schutzmaßnahmen und der Flughafenbetreiber erstattet die Kosten der erforderlichen Maßnahmen entsprechend des Leistungsverzeichnisses.

Im Falle einer Entschädigung werden die Entschädigungsmittel direkt ausgezahlt und sind nicht zweckgebunden. Es wird allerdings dafür geworben, die Entschädigungsmittel für baulichen Schallschutz einzusetzen – dafür wird eine kostenlose Beratung angeboten.

Zusicherungen und Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten:

Am Flughafen Berlin Brandenburg wurden für Maßnahmen am baulichen Schallschutz der Wohneinheiten (inklusive Nebenkosten und Außenwohnbereichsentschädigung) circa 165 Mio.

EUR zugesagt. Die ausgezahlten Entschädigungen belaufen sich auf rund 103 Mio. EUR (Stand September 2022).

Genaue Zahlen zum Auseinanderfallen von Zusicherungen und Erstattungen liegen nicht vor. Der Einbau von Schallschutzfenstern wird häufig realisiert, Lüftungstechnik weniger häufig und Dämmung von Decken, Dachschrägen und Wänden nur selten.

Überprüfung/ Abnahme der realisierten Einzelmaßnahmen

Eine Mittelverwendungsprüfung wird am Flughafen Berlin Brandenburg immer durchgeführt, dies ist Voraussetzung für die Erstattung der Kosten.

Klageverfahren

Es gab ca. 35 Klagen auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses.

Schutzbedürftige Einrichtungen

Im Lärmschutzbereich des Flughafens Berlin-Brandenburg wurden bisher 49 Anträge gestellt, wovon derzeit noch 4 in Bearbeitung sind. Für die 45 bearbeiteten Anträge wurden Mittel in Höhe von 18,2 Mio. EUR ausgezahlt (Stand Juni 2022).

3.4.1.11 Ausnahmen von Bauverböten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG

Es ist nicht bekannt, ob es am Flughafenstandort Berlin Brandenburg Anträge auf Ausnahmen von Bauverböten für schutzbedürftige Einrichtungen gab.

3.5 Flughafenstandort in Bremen

3.5.1 Verkehrsflughafen Bremen

3.5.1.1 Festsetzung des Lärmschutzbereiches

Tabelle 17: Eckdaten des Flughafens Bremen (ICAO-Ortskennung EDDW)

Bremen	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	22.12.2009 ⁴¹
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Wurde durchgeführt und ergab, dass sich die Lärmbelastung wesentlich verändert hat oder innerhalb der nächsten zehn Jahre voraussichtlich wesentlich verändern wird.
Neufestsetzung	02.03.2021 ⁴²

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.5.1.2 Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches

Bei der Überprüfung des bisherigen Lärmschutzbereiches wurde an einem Punkt der Tag-Schutzzone 1 auf dem Airbus-Gelände eine Änderung um 2 dB festgestellt. Ansonsten ist der neu

⁴¹ Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den Verkehrsflughafen Bremen vom 8. Dezember 2009 (Brem.GBl. 2009, S. 545).

⁴² Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereiches für den Verkehrsflughafen Bremen vom 8. Dezember 2009 (Brem.GBl. 2009, S. 545), zuletzt §§ 5 und 6 geändert, Anlagen 1 bis 4 neu gefasst durch Verordnung vom 09. Februar 2021 (Brem.GBl. S. 224).

festgesetzte Lärmschutzbereich einschließlich seiner Schutzzonen bis auf marginale Änderungen mit dem vorherigen Lärmschutzbereich vergleichbar. Die Ansprüche auf baulichen Schallschutz durch die Neufestsetzung entstehen regulär mit dem Beginn des 6. Jahres nach der Festsetzung (ab dem 03.03.2026 können demnach Ansprüche geltend gemacht werden⁴³).

3.5.1.3 Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen

Im Umfeld des Flughafens Bremen gibt es keine Wohneinheiten, die nur in der Tag-Schutzzone 1 liegen, da sich die damalige Tag-Schutzzone 1 vollständig innerhalb der Nacht-Schutzzone befand.

Die genaue Anzahl der Wohneinheiten nur in der Nacht-Schutzzone ist nicht bekannt. Frühere Schätzungen vor Festlegung des damaligen Lärmschutzbereichs gingen von bis zu 2.500 anspruchsberechtigten Wohneinheiten aus. Es wird geschätzt, dass es weniger als 10 Wohneinheiten gibt, die gleichzeitig in der Tag-Schutzzone 1 als auch in der Nachtschutzzone liegen. Für den gesamten Lärmschutzbereich wird daher von einer (geschätzten) Anzahl von 2.500 anspruchsberechtigten Wohneinheiten ausgegangen.

3.5.1.4 Anträge auf baulichen Schallschutz

In Bremen hat die Flughafen Bremen GmbH parallel zum behördlichen Erstattungsverfahren das freiwillige Schallschutzprogramm Calmar (2013-2019)⁴⁴ zur privatrechtlichen Abwicklung der Ansprüche nach dem FluLärmG durchgeführt. Die Anspruchssteller*innen konnten sich entscheiden, ob sie ein behördliches Verwaltungsverfahren bei der senatorischen Behörde durchführen lassen wollten oder ein privatrechtliches Verfahren mit der Flughafen Bremen GmbH durchführen wollten. Die meisten Personen entschieden sich (zum Teil auch nach Beginn des behördlichen Verfahrens) für das privatrechtliche Verfahren.

In Bremen war das Verfahren zur Antragsstellung auf baulichen Schallschutz so ausgestaltet, dass die Anwohner*innen sich zunächst darüber informieren konnten, ob sie überhaupt anspruchsberechtigt sind – entweder bei der Stadt Bremen oder direkt beim Flughafen Bremen (im Zuge des Schallschutzprogramms Calmar).

Bei dem behördlichen Verfahren konnten die Personen zunächst erfragen, ob ihr Grundstück grundsätzlich in einer anspruchsberechtigten Zone lag. Anschließend mussten sich die Antragssteller*innen selbst um einen Gutachter kümmern und für die Kosten in Vorleistung gehen. Bei dem privatrechtlichen Schallschutzverfahren Calmar wurde ebenfalls zunächst ermittelt, ob das Grundstück in einer anspruchsberechtigten Zone lag. Im Anschluss vermittelte der Flughafen einen Gutachter, für den er in Vorleistung ging. Die Gutachterkosten wurden von der ermittelten Anspruchssumme abgezogen. Fälle, in denen Antragssteller mangels Anspruchsberechtigung die Kosten des Gutachters zu tragen hatten, traten nicht auf, da bei einer Lage der Wohneinheit in der Nacht-Schutzzone auch bei hinreichender Schallisolierung zumindest immer auch ein Anspruch auf Belüftungseinrichtungen bejaht wurde.

- Insgesamt wurden bei der zuständigen Behörde in Bremen rund 200 Anfragen von Anwohner*innen gestellt, die wissen wollten, ob ihre Wohneinheit in einer anspruchsberechtigten Zone lag. 70 davon erhielten eine positive Rückmeldung.

⁴³ Vgl. Freie Hansestadt Bremen (o.J.).

⁴⁴ Das Programm hatte zum Ziel die zeitlich vorgezogene und unbürokratische Abwicklung der Ansprüche (keine sonstigen materiellen Ansprüche). Vorteile waren: 1) keine Vorkasse für den Gutachter, weil dieser von der Flughafen Bremen GmbH beauftragt wurde, 2) kein Kostenrisiko, falls das Wohnhaus in einer Schutzzone lag, der Gutachter aber zu dem Ergebnis kam, dass eine hinreichende Schallisolierung vorliegt, sowie 3) vergleichsweise geringe Gutachterkosten, da Pauschalpreis pro Arbeitszeit.

- Im Rahmen des von der Flughafen Bremen betriebenen freiwilligen Schallschutzprogramms Calmar zur privatrechtlichen Abwicklung der Ansprüche nach dem FluLärmG hat es nach Angaben der Flughafen Bremen GmbH insgesamt knapp 500 Anfragen gegeben. Hiervon wurde in knapp 200 Fällen eine Grundstückslage innerhalb der Tag-Schutzzone 1 bzw. der Nacht-Schutzzone festgestellt.

Erst nach einer solchen positiven Auskunft konnte das Verfahren weiter betrieben werden. Bei der Interpretation der o.g. Zahlen ist zu beachten, dass einige Anfragen sowohl bei der Senatorin für Wissenschaft und Häfen als auch bei der Flughafen Bremen GmbH gestellt wurden. Andererseits gab es auch einige Anfragen, die sich gleichzeitig auf mehrere Wohneinheiten bezogen.

Von den insgesamt 700 Anfragen kam es zu 48 Erstattungen. Von den 48 Erstattungsfällen wurden drei Fälle im behördlichen Verfahren, die übrigen 45 im privatrechtlichen Erstattungsverfahren Calmar abgeschlossen.

Das Verfahren in Bremen ist abgeschlossen, es befinden sich keine weiteren Anträge in Prüfung.

3.5.1.5 Bewilligte Einzelmaßnahmen für Wohneinheiten in Zahlen

Am Flughafenstandort Bremen wurden die folgenden umgesetzt:

- „Einzelne Fälle“ für die Erstattung von Maßnahmen am Dach
- 40 Fälle für die Erstattung neuer Fenster
- 48 Fälle für die Erstattung von Belüftungsanlagen

3.5.1.6 Überprüfung/ Abnahme der realisierten Einzelmaßnahmen

Bei dem behördlichen Verfahren erfolgte eine Abnahme über die Einreichung des Erstattungsantrages.

Bei dem freiwilligen Schallschutzprogramm Calmar hat die Flughafen Bremen GmbH die Handwerker mit der Vornahme der baulichen Schallschutzmaßnahme beauftragt und diese bezahlt.

3.5.1.7 Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten

Während des Anspruchszeitraums wurden rund 323.000 EUR für Leistungen im weiteren Sinne (einschließlich Gutachterkosten) gezahlt. Hiervon entfielen rund 226.000 EUR auf die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen im engeren Sinne (Fenster, Lüfter usw.) und zwar hauptsächlich für Wohneinheiten, die nur in der Nacht-Schutzzone lagen.

3.5.1.8 Schutzbedürftige Einrichtungen

Es ist nicht bekannt, wie viele schutzbedürftige Einrichtungen im LSB liegen. In Bremen wurden keine Anträge auf baulichen Schallschutz von schutzbedürftigen Einrichtungen gestellt.

3.5.1.9 Klageverfahren

In Bremen kam es zu einem Klageverfahren.

Das Grundstück des Klägers befand sich außerhalb einer anspruchsberechtigten Zone. Er vertrat aufgrund selbst vorgenommener Messungen die Auffassung, in rechtserheblichem Maße durch Fluglärm belastet zu sein.

Die Klage wurde abgewiesen.

3.5.1.10 Baulicher Schallschutz nach freiwilligen (auch früheren) Erstattungsprogrammen

Am Standort Bremen gab es ein freiwilliges Schallschutzprogramm aus dem Jahr 1989.

Tabelle 18: Freiwillige Programme in Bremen

Programm	Freiwilliges Schallschutzprogramm auf Basis von § 3 des öffentlich-rechtlichen Vertrags mit der Nachbargemeinde Stuhr.
Details	In § 3 des Stuhr-Vertrages vom 25.09.1989 wurden Ansprüche auf Aufwendungsersatz für passive Schallschutzmaßnahmen für Eigentümer*innen von Grundstücken in der damaligen Schallschutzzone 2 begründet (nicht nur in Zone 1). § 3 des Stuhr-Vertrags ging in seinem räumlichen Anwendungsbereich daher über die Regelung der damals gültigen Fassung des Fluglärmschutzgesetzes hinaus, welche nur Eigentümer von Grundstücken in der damaligen Schallschutzzone 1 begünstigte.
Laufzeit	1989-1995
Gebiet	Räumlicher Anwendungsbereich geht zum Teil (im geringen Umfang) über die anspruchsberechtigten Zonen des bisherigen LSB nach FluLärmG 2007 hinaus. Genaue Unterlagen liegen nicht mehr vor.
Anzahl der Wohneinheiten für die Anspruch bestand	Keine Kenntnis
Anzahl der Anträge	Keine Kenntnis
EUR-Summe der erstatteten Anträge	Keine Kenntnis
Können noch Anträge gestellt werden?	Nein

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.5.1.11 Ausnahmen von Bauverböten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG

Es gab am Standort Bremen insgesamt 2 Anträge auf Ausnahmen von Bauverböten nach § 5 FluLärmG:

- 2 Anträge für Kindertagesstätten in der Tag-Schutzzone 2.

Beide Anträge wurden genehmigt.

3.6 Flughafenstandort in Hamburg

Für die Erhebung bestand hier Kontakt mit der Behörde für Umwelt, Klima, Energie und Agrarwirtschaft der Freien und Hansestadt Hamburg (BUKEA).

3.6.1 Verkehrsflughafen Hamburg

3.6.1.1 Festsetzung des Lärmschutzbereiches

Tabelle 19: Eckdaten des Flughafens Hamburg (ICAO-Ortskennung EDDH)

Hamburg	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	21.02.2012 ⁴⁵
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Wurde bislang nicht durchgeführt. Die Prüfung wurde aufgrund der Corona-Pandemie verschoben.
Neufestsetzung	Nein

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.6.1.2 Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen sowie Anträge auf baulichen Schallschutz

Tabelle 20: Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen und Anträge auf baulichen Schallschutz/WE am Flughafen Hamburg

	Nur TSZ 1	Nur NSZ	TSZ 1 und NSZ	Gesamt im LSB
Anzahl der Wohneinheiten	200	7.200	2.100	9.500
Sofortiger Anspruch aufgrund Lärmbelastung	100	500	/	600
Anzahl der WE, für die Anträge gestellt wurden	16	1.219	391	1.626
Davon: Bewilligungen	7	1.056	317	1.380
Davon: Ablehnungen	9	163	74	246

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Für den Flughafen Hamburg befinden sich keine Anträge auf baulichen Schallschutz mehr in Prüfung.

3.6.1.3 Regelung der schalltechnischen Objektbeurteilung

Im Umfeld des Flughafens Hamburg können die Antragsteller*innen selbst entscheiden, ob die schalltechnische Objektbeurteilung über den Flughafenbetreiber organisiert werden soll (was der Regelfall ist), oder ob sie sich selbst darum kümmern. Die Kosten werden im ersten Fall vom

⁴⁵ Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Hamburg (Fluglärmschutzverordnung Hamburg) vom 21. Februar 2012, S. 77.

Flughafenbetreiber getragen. Beauftragen die Antragsteller*innen schalltechnische Objektbeurteilung selbst, so tragen sie die Kosten.

3.6.1.4 Einschätzung: Gründe für die Ablehnung

Gründe für die Ablehnung von Anträgen auf baulichen Schallschutz waren

- ▶ *häufig*, dass die Antragsteller*innen nicht anspruchsberechtigt waren oder dass im Rahmen freiwilliger Schallschutzprogramme (oder auf sonstige Weise) bereits Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet wurden.
- ▶ In *seltenen* Fällen wurden Anträge aufgrund von mangelnder Mitwirkung/ fehlender Angaben der Antragsteller*innen abgelehnt oder weil die Wohneinheit außerhalb der Tag-Schutzzone 1 bzw. der Nacht-Schutzzone lag.
- ▶ In einem Fall hat eine Person ihren Antrag zurückgezogen. Hintergrund war hier, dass der Dachgeschossausbau baurechtlich nicht genehmigt war. Die antragstellende Person hätte bei Aus-, Neu- oder Anbau Anforderungen an das Schalldämmmaß gemäß SchallschutzV 1974 aus früherer Festsetzung des Lärmschutzbereiches einhalten müssen.

Gefragt nach den Ablehnungsgründen differenziert nach Aufenthalts- und Schlafräumen ergibt sich folgendes Bild:

Aufenthaltsräume

Ablehnungsgründe bei Aufenthaltsräumen (bauliche Anlagen nach § 1 Satz 2 der 2. FlugLSV) waren

- ▶ *sehr oft*, dass die Räume schon bei ihrer Errichtung den Schallschutzanforderungen genügen mussten, die vor dem 15. September 2009 galten; dass die Räume nicht in der TSZ 1 lagen oder bereits über das erforderliche Bauschalldämm-Maß verfügten.
- ▶ *Selten* war der Ablehnungsgrund, dass die Räume als solche nicht anerkannt wurden.

Schlafräume

Ablehnungsgründe bei Schlafräumen waren

- ▶ *sehr oft*, dass die Räume schon bei ihrer Errichtung den Schallschutzanforderungen genügen mussten, die vor dem 15. September 2009 galten; dass die Räume nicht in der NSZ lagen oder bereits über das erforderliche Bauschalldämm-Maß verfügten und
- ▶ *häufig*, dass ein Raum nicht als Schlafraum anerkannt wurde (gemäß § 5 Abs. 6 der 2. FlugLSV).

3.6.1.5 Bewilligte Einzelmaßnahmen für Wohneinheiten in Zahlen

Am Flughafenstandort Hamburg wurden

- ▶ 109 Einzelmaßnahmen für die Dachdämmung bewilligt,
- ▶ 317 Einzelmaßnahmen für Fenster und Fenstertüren sowie
- ▶ 436 Einzelmaßnahmen für dezentrale Belüftungseinrichtungen.

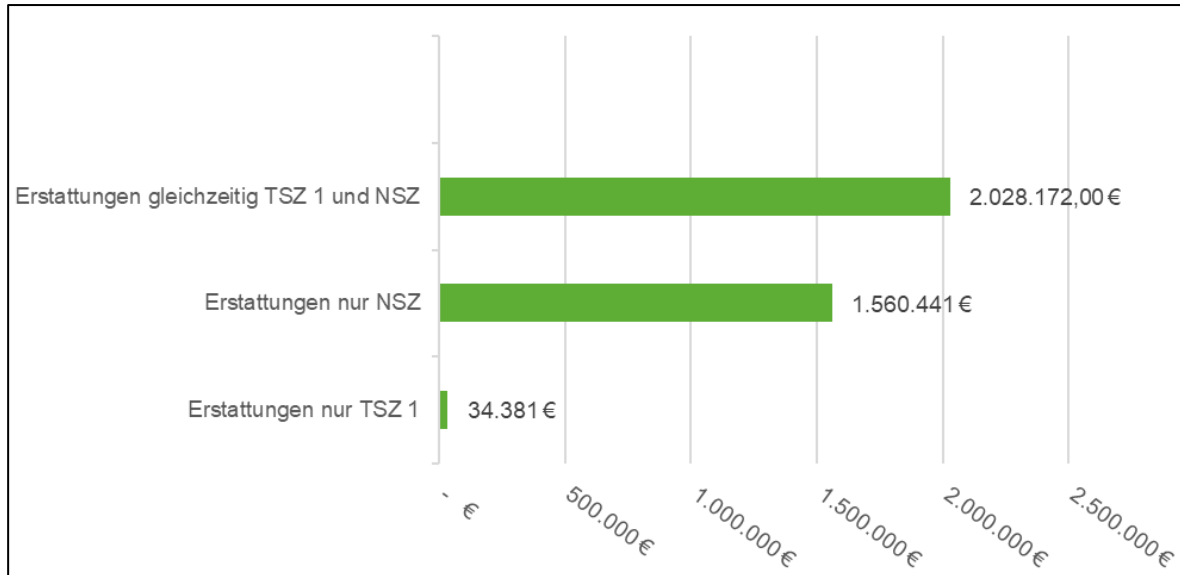
Es gab keine bewilligten Einzelmaßnahmen bzgl. wohnungszentraler Zu- und Abluftsysteme und keine für Rollladenkastendämmung.

3.6.1.6 Überprüfung/ Abnahme der realisierten Einzelmaßnahmen

Am Standort Hamburg findet eine Überprüfung (Abnahme) der realisierten Einzelmaßnahmen nach Anspruch durch FluLärmG statt. Die Überprüfung führen die Behörde und der Flughafenbetreiber durch.

3.6.1.7 Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten

Abbildung 1: Summe der Erstattungen in Hamburg



Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.6.1.8 Einschätzung: Wenn Zusicherung und Erstattung auseinanderfallen

Am Standort Hamburg gab es ein Vorverfahren, um die Anspruchsberechtigung zu klären. Es liegen daher die Zahlen für die Erstattungen vor, nicht für Zusicherungen bzw. Bewilligungen.

Es wurde jedoch zurückgemeldet, wenn Einzelmaßnahmen nicht umgesetzt wurden, betraf dies *sehr oft* die Belüftungseinrichtungen. Es wird vermutet, dass die antragstellende Person die konkrete Einzelmaßnahme ablehnte.

3.6.1.9 Schutzbedürftige Einrichtungen

Über die Anzahl der schutzbedürftigen Einrichtungen im LSB besteht keine Kenntnis.

Es wurden insgesamt 5 Anträge gestellt und alle bewilligt:

- ▶ 1 Kindergarten gleichzeitig in der Tag-Schutzzone 1/2 und in der Nacht-Schutzzone.
- ▶ 3 ähnliche/ vergleichbare Einrichtungen nur in der Nacht-Schutzzone.
- ▶ 1 ähnliche/ vergleichbare Einrichtung gleichzeitig in der Tag-Schutzzone 1/2 und in der Nacht-Schutzzone.

Es befinden sich keine Anträge mehr in Prüfung.

3.6.1.10 Klageverfahren

Am Standort Hamburg wurden keine Klagen eingereicht.

3.6.1.11 Baulicher Schallschutz nach freiwilligen (auch früheren) Erstattungsprogrammen

Am Standort Hamburg gab es drei freiwillige Erstattungsprogramme:

Tabelle 21: Freiwillige Programme in Hamburg

Programm	Freiwilliges und gesetzl. Lärmschutzprogramm (LSP) des Flughafens (13 LSP, 0 bis 8++)	Freiwilliges LSP 9+ des Flughafens	Schallschutzmaßnahmen im Fluglärmschutzbereich - Förderrichtlinie der FHH für Schallschutzmaßnahmen bei bestehenden Wohngebäuden in der Tagschutzzone 1 und/oder der Nachtschutzzone des Lärmschutzbereichs des Verkehrsflughafens Hamburg
Details	Verbesserung Schalldämmmaß der Außenbauteile (vorwiegend Fenster, -türen), Einbau von Schalldämmlüftern, Außenwohnbereichsent-schädigungen	Einbau von Schallschutzfenstern und -türen mit SDM = 39 dB in Aufenthaltsräume (wenn vorhandenes SDM < 35 dB), Einbau von Schalldämmlüftern oder automat. Fensterschließern in Schlafräumen	Einbau Schallschutzfenster und -türen mit SDM = 39 dB, wenn SDM vorhandenen Fenster höchstens Schallschutzklasse 2 (VDI 2719) entspricht, Einbau automat. Fensterschließereinrichtung- en in Schlafräumen, Einbau von Lüftungsanlagen (soweit lt. Lüftungskonzept erforderlich).
Laufzeit	1974 – 2021	01.11.2019 – 20.02.2022	Oktober 2019 – Dezember 2022
Gebiet	verschiedene Konturen des äquival. Dauerschallpegels Leq (z.B. Leq4 = 75 dB(A), Leq3 > 67 bzw. 65 dB(A)) oder des Maximalpegels (z.B. Lmax = 95 dB(A) mittl. Maximalpegel einer B727), Auflagen aus Planfeststellungsbeschluss (u.a. zur Vorfelderweiterung): Gebiet Schalldämmlüfter: 2 x 55 dB(A) Maximalpegel am Ohr des Schlafers (außen 2 x 70 dB(A) Maximalpegel, gekipptes Fenster angerechnet mit 15 dB Schallreduktion). Gebiet Schallschutzfenster: Außen 2 x 90 dB(A) Maximalpegel 19.00 – 22.00, außen größer 66 dB(A) Leq3 22.00 – 01.00, außen 2 x 85 dB(A)	Radius 1300 m um das Startbahnkreuz	TSZ 1 oder NSZ in Radius > 1300 m um das Startbahnkreuz, antragsberechtigt sind Antragssteller*innen, deren Erstantrag zum gesetzl. LSP (Neufestsetzung LSB 2012) unter Bezug auf § 5 Abs. 3 der 2. FlugLSV (5 dB – Malus für frühere Schallschutzprogramme) abgelehnt wurde

Programm	Freiwilliges und gesetzl. Lärmschutzprogramm (LSP) des Flughafens (13 LSP, 0 bis 8++)	Freiwilliges LSP 9+ des Flughafens	Schallschutzmaßnahmen im Fluglärmschutzbereich - Förderrichtlinie der FHH für Schallschutzmaßnahmen bei bestehenden Wohngebäuden in der Tagschutzzone 1 und/oder der Nachtschutzzone des Lärmschutzbereichs des Verkehrsflughafens Hamburg
	Maximalpegel 22.00 – 01.00.		
Anzahl der Wohneinheiten für die Anspruch bestand	Keine Angabe	Keine Angabe	201
Anzahl der gestellten Anträge	Keine Angabe	Keine Angabe	241
Anzahl und EUR-Summe der erstatteten Anträge	18.605 Anträge über 39.250.985 EUR	78 Anträge über 472.000 EUR	224 Anträge über 1.111.150 EUR
Anzahl der abgelehnten Anträge			17
Können noch Anträge gestellt werden?	Nein	Nein	Nein

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.6.1.12 Ausnahmen von Bauverböten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG

Es gab am Standort Hamburg insgesamt 13 Anträge auf Ausnahmen von Bauverböten:

- 7 Anträge bezogen sich auf den Bau von Kindertagesstätten
 - davon 3 nur in der Tag-Schutzzone 2 und
 - 4 gleichzeitig in der Tag-Schutzzone 1/2 und in der Nacht-Schutzzone.
- 1 Antrag war für den Bau eines Altenheims in der Tag-Schutzzone 2, sowie
- 5 Anträge für den Bau von vergleichbaren Einrichtungen
 - davon 1 in der Tag-Schutzzone 2 und
 - 4 gleichzeitig in der Tag-Schutzzone 1/2 und in der Nacht-Schutzzone.

Alle 13 Anträge wurden genehmigt.

3.7 Flughafenstandorte in Hessen

Für die Erhebung bestand hier Kontakt mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen und dem Regierungspräsidium Darmstadt.

3.7.1 Verkehrsflughafen Frankfurt am Main

3.7.1.1 Festsetzung des Lärmschutzbereiches

Tabelle 22: Eckdaten des Flughafens Frankfurt am Main (ICAO-Ortskennung EDDF)

Frankfurt am Main	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	30.09.2011 ⁴⁶
Status	Neuer oder wesentlich baulich erweiterter Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Die Prüfung wurde zunächst aufgrund der Corona-Pandemie verschoben, dann durchgeführt
Neufestsetzung	Wird neu festgesetzt ⁴⁷

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.7.1.2 Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen sowie Anträge auf baulichen Schallschutz

Tabelle 23: Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen und Anträge/WE auf baulichen Schallschutz am Flughafen Frankfurt

	Nur TSZ 1	TSZ 1 und NSZ	Gesamt im LSB
Anzahl der Wohneinheiten	12.500	69.000	81.500
Sofortiger Anspruch aufgrund Lärmbelastung	0	5.100	5.100
Anzahl der WE, für die Anträge gestellt wurden	11.100	28.600	/
Davon: Bewilligungen	9.700	25.000	/
Davon: Ablehnungen	1.400	3.600	/

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Anmerkung: Die Statistik am Standort Frankfurt umfasst für einen Antrag zwei Wohneinheiten. Hintergrund ist, dass für die Statistik durchschnittlich pro Eigentümer*in zwei Wohneinheiten gezählt werden. Nur in der Nacht-Schutzzone gab es 14.300 Anträge (also 28.600 WE) auf baulichen Schallschutz gestellt wurden. Bewilligt wurden davon 12.500 Anträge (also 25.000 WE); und 1.800 Anträge (also 3.600 WE) wurden abgelehnt.

3.7.1.3 Regelung der schalltechnischen Objektbeurteilung

Im Anwendungsbereich des LSB des Flughafens Frankfurt mussten sich die Antragsteller*innen nicht selbst um die schalltechnische Objektbeurteilung kümmern; dies wurde über die Behörde

⁴⁶ Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main vom 30. September 2011, GVBl. I S. 438.

⁴⁷ Nachträgliche Rückmeldung des HMWEVW im Januar 2023.

organisiert. Ebenso mussten die Antragsteller*innen auch nicht für die schalltechnische Objektbeurteilung in Vorleistung gehen. Bei abgelehnten Anträgen trug der Flughafenbetreiber die Kosten für die schalltechnische Objektbeurteilung.

3.7.1.4 Einschätzung: Gründe für die Ablehnung

Generelle Gründe für die Ablehnung von Anträgen auf baulichen Schallschutz im Raum Frankfurt waren

- ▶ *häufig* die Tatsache, dass die Wohneinheiten, für die Anträge gestellt wurden, außerhalb der Tag-Schutzzone 1 bzw. der Nacht-Schutzzone lagen.
- ▶ Ebenfalls *häufig* war der Grund für die Ablehnung, dass im Rahmen freiwilliger Schallschutzprogramme oder in sonstiger Weise Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet wurden oder dieser Anspruch bestand.
- ▶ *Gelegentliche* Gründe für die Ablehnung von Anträgen waren, dass die Anträge nach Fristablauf gestellt wurden.
- ▶ In *seltenen* Fällen kam es vor, dass der/die Antragsteller*in nicht anspruchsberechtigt war. Ebenfalls *selten* trat der Fall auf, dass der Antrag aufgrund von mangelnder Mitwirkung der Antragsteller*innen (z. B. durch fehlende Angaben) abgelehnt wurde.

Als weiterer Ablehnungsgrund wurde generell genannt⁴⁸, dass die betreffende Immobilie mit den Umfassungsbauteilen im Bestand bereits die gesetzlichen Mindestanforderungen erfüllt hat.

Gefragt nach den Ablehnungsgründen differenziert nach Aufenthalts- und Schlafräumen ergibt sich folgendes Bild:

Aufenthaltsräume

Ablehnungsgründe bei Aufenthaltsräumen (bauliche Anlagen nach § 1 Satz 2 der 2. FlugLSV) waren

- ▶ *häufig*, dass die Räumlichkeiten bereits über das erforderliche Bauschalldämm-Maß verfügten.
- ▶ *Gelegentlich* war der Ablehnungsgrund, dass die Aufenthaltsräume nicht in der Tag-Schutzzone 1 lagen.
- ▶ *Gelegentlich* war der Ablehnungsgrund, dass bereits bei Errichtung den gesetzlichen Schallschutzanforderungen genügen mussten oder auch, dass sie
- ▶ In *seltenen* Fällen wurden die Aufenthaltsräume, für die ein Antrag gestellt wurde, nicht als solche anerkannt (gemäß § 5 Abs. 6 der 2. FlugLSV – z. B. Teeküchen, Bäder).

Schlafräume

Ablehnungsgründe bei Schlafräumen waren

- ▶ *sehr oft*, dass Anträge abgelehnt wurden, weil die Schlafräume bereits über das erforderliche Bauschalldämm-Maß verfügten.
- ▶ *Gelegentlich*, dass die Schlafräume schon bei der Errichtung den Schallschutzanforderungen genügen mussten.

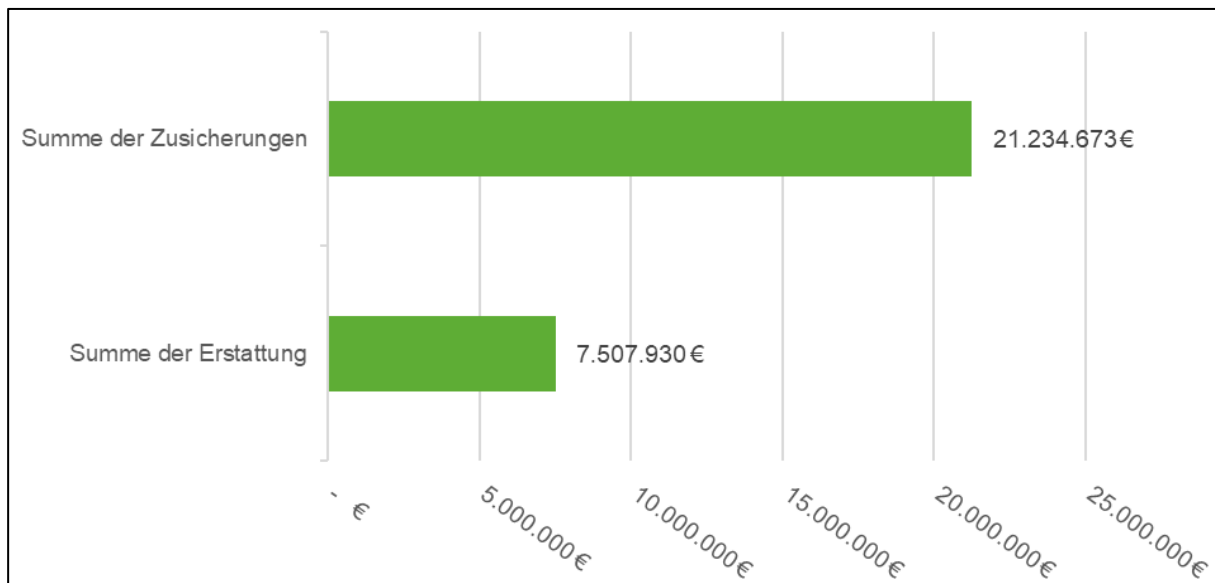
⁴⁸ Über das Freitextfeld in der Online-Umfrage, ohne Angabe der Häufigkeit.

- In *seltenen* Fällen war der Ablehnungsgrund, dass die Wohneinheit nicht in der Nacht-Schutzzone lagen bzw. ebenfalls *selten*, dass ein Raum nicht als Schlafraum anerkannt wurde (gemäß § 5 Abs. 6 der 2. FlugLSV).

3.7.1.5 Zusicherungen und Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten

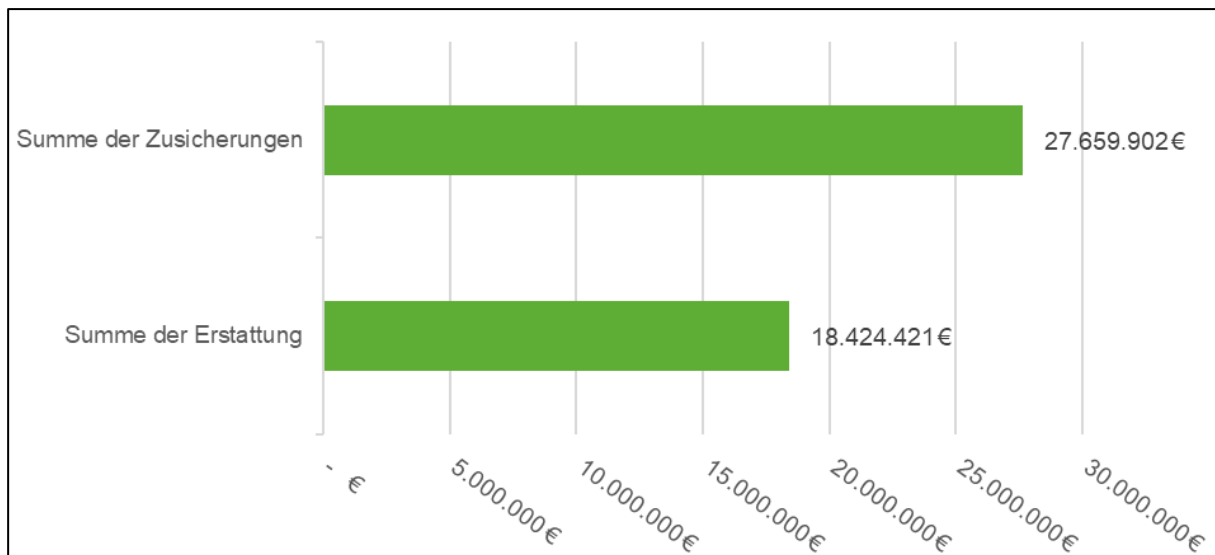
Die Summe der zugesicherten Kostenerstattungen und die Summe der tatsächlich erstatten Kosten für umgesetzte Maßnahmen des baulichen Schallschutzes belaufen sich wie folgt:

Abbildung 2: Zusicherungen und Erstattungen in der NSZ (Frankfurt)



Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Abbildung 3: Zusicherungen und Erstattungen in der TSZ 1 und NSZ (Frankfurt)



Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.7.1.6 Bewilligte Einzelmaßnahmen für Wohneinheiten in Zahlen

Am Flughafenstandort Frankfurt wurden folgende Einzelmaßnahmen bewilligt:

- ▶ 10.293 Lüfter,
- ▶ 4.665 Rollladenkastendämmungen,
- ▶ 4.029 Fenster und Fenstertüren sowie
- ▶ 1.012 Dachdämmungen und
- ▶ eine sonstige bauliche Schallschutzmaßnahme – nämlich die Ertüchtigung der Außenwände eines Fertighauses.

Außerdem gab es Nebenleistungen, die über die in der 2. FlugLSV adressierten Nebenleistungen wie Streich- und Putzarbeiten übernommen wurden, nämlich die folgenden:

- ▶ Kopierkosten usw. zur Vervollständigung der Antragsunterlagen;
- ▶ Gutachterkosten (für externe (zusätzliche) schalltechnische Objektbeurteilung STOB);
- ▶ Gerüstkosten, Baustellen-WC u. ä. bei Dachertüchtigungsmaßnahmen;
- ▶ Kosten für das Herstellen eines Versatzes im Dachbereich, weil das Dachflächenfenster nicht mehr in dieser Größe produziert wird.

3.7.1.7 Überprüfung/ Abnahme der realisierten Einzelmaßnahmen

Am Standort Frankfurt findet gegebenenfalls eine Überprüfung (Abnahme) der realisierten Einzelmaßnahmen nach Anspruch durch FluLärmG statt. Die Überprüfung führt die Behörde bei berechtigten Zweifeln und/oder bei Erstattungshöhen ab 15.000 EUR durch.

3.7.1.8 Einschätzung: Wenn Zusicherung und Erstattung auseinanderfallen

Wie oben in Abbildung 2 und Abbildung 3 zu sehen, wurden deutlich mehr Maßnahmen zugesichert, als letztendlich wirklich realisiert werden. Im Einzelnen betraf das die dargestellten Maßnahmenarten mit unterschiedlicher Häufigkeit.

Nach Einschätzung der Behörde, wurden folgende Maßnahmen des baulichen Schallschutzes mit der angegebenen Häufigkeit nicht realisiert:

- ▶ *Sehr oft* wurden Belüftungseinrichtungen nicht vorgenommen.
- ▶ *Häufig* war dies bei Dachdämmungen der Fall.
- ▶ *Gelegentlich* wurde die Rollladenkastendämmung abgelehnt.
- ▶ *Seltener* war, dass Fenster bzw. Fenstertüren abgelehnt wurden.

Einzelfälle bezogen sich auf die Außenwanddämmung (die dann nur im Bereich des Schlafraumes erstattet worden wäre), weil dann die vom Antragstellenden zu tragenden Kosten für die Sanierung der gesamten Fassade zu hoch gewesen sein.

Weitere (bewilligte) Maßnahmen, die nicht realisiert wurden, waren

- ▶ Dämmung der oberen Geschossdecke und
- ▶ Installation von aktiven Fensterlüftern in Verbindung mit Fenstern/ Fenstertüren.

Die Befragte wurde gebeten, anzugeben, welche Gründe es ihrer Einschätzung nach waren, warum bewilligten Maßnahmen nicht realisiert wurden. Genannt wurden folgende Gründe:

- ▶ *Sehr oft* war der Grund, dass die konkrete Einzelmaßnahme abgelehnt wurde.
- ▶ *Gelegentlich* lag es an der erforderlichen Vorfinanzierung der Maßnahme.

Zusätzlich wurden die folgenden Gründe genannt, die dazu geführt haben, dass am Standort Frankfurt verschiedene baulichen Einzelmaßnahmen nicht umgesetzt wurde:

- ▶ Vor allem im Dachbereich sind Ertüchtigungen zu kompliziert als Einzelmaßnahme durchzuführen.
- ▶ Die kalkulierten Preise sind nicht auskömmlich, der/die Antragsteller*in meldet dies nicht zurück, um eine Mehrkostenübernahme zu beantragen und setzt in der Folge gar nichts um.
- ▶ Leerstand von Wohneinheiten.
- ▶ Der/ die Antragsteller*in ist zu alt/ krank, um die Umsetzung voranzutreiben.
- ▶ Die Immobilie wurde vor der Umsetzung von Maßnahmen verkauft oder vererbt und neue Eigentümer*innen haben keine Kenntnis von der Zusicherung des Altheigners.

3.7.1.9 Schutzbedürftige Einrichtungen

Über die Anzahl der schutzbedürftigen Einrichtungen im LSB besteht keine Kenntnis.

Es wurden insgesamt 51 Anträge von schutzbedürftigen Einrichtungen gestellt.

Bewilligt wurden 38 Anträge:

- ▶ 9 Anträge in der Nacht-Schutzzone:
 - 4 Anträge von Altenheimen und
 - 5 Anträge für Behinderteneinrichtungen.
- ▶ 29 Anträge in der Tag-Schutzzone 1:
 - 17 Anträge von Kindertagesstätten,
 - 4 Anträge von Schulen,
 - 1 Antrag eines Krankenhauses,
 - 5 Anträge von Altenheimen und
 - 2 Anträge von Einrichtungen für Schulkindbetreuung.

Abgelehnt wurden 13 Anträge:

- ▶ 6 Anträge von Kindertagesstätten (Abgelehnt wegen der Lage in der Nacht-Schutzzone).
- ▶ 7 Anträge für Einrichtungen in der Tag-Schutzzone 1 (eine Trauerhalle, eine Polizeistation, eine Moschee, ein Stadtteilzentrum, ein Naturfreundehaus, ein DRK-Vereinsgebäude und eine Feuerwache, abgelehnt wegen fehlender Schutzbedürftigkeit aufgrund der Nutzung).

Somit ergibt sich das Bild, dass ca. 25 % der gestellten Anträge abgelehnt wurden. Die Gründe waren in etwa gleicher Anzahl, dass die Einrichtung aufgrund der Nutzung als nicht

schutzbedürftig eingestuft wurde oder dass die Einrichtung außerhalb der entsprechenden Schutzzone liegt.

3.7.1.10 Klageverfahren

Am Standort Frankfurt wurden 55 Klagen eingereicht. Davon richteten sich

- ▶ 5 Klagen gegen Ablehnungen von Fördermitteln aus dem Regionalfonds (2 Klagen wurden abgewiesen, 3 Klagen zurückgenommen);
- ▶ 1 Klage gegen den Festsetzungsbescheid für die Erstattung von durchgeführten Maßnahmen (das Verfahren ist noch beim VGH Kassel anhängig);
- ▶ 7 Klagen gegen die Festsetzung des Lärmschutzbereichs (davon wurde 1 Klage vom BVerwG abgewiesen; die anderen 6 Klagen wurden danach zurückgenommen);
- ▶ 5 Klagen aus sonstigem Klagegrund (alle Klagen wurden vom VGH Kassel abgewiesen);
- ▶ 1 Klage gegen die Ablehnung einer Außenwohnbereichsentschädigung (Klage wurde vom VGH Kassel abgewiesen);
- ▶ 36 Klagen gegen die Zusicherung der Kostenerstattung für bauliche Schallschutzmaßnahmen (hiervon sind 2 Klagen noch beim VGH Kassel anhängig; 3 Klagen wurden in einem Musterprozess vom BVerwG abgewiesen; die übrigen 33 Klagen wurden daraufhin zurückgenommen).

Die Begründung für die Klageerhebung war in den meisten Fällen, dass die Prognose und/oder das Berechnungsverfahren in Frage gestellt wurden.

3.7.1.11 Baulicher Schallschutz nach freiwilligen (auch früheren) Erstattungsprogrammen

Am Standort Frankfurt gab es zwei freiwillige Erstattungsprogramme: das „Freiwillige passive Lärmschutzprogramm“ sowie das „Freiwillige Nachtschutzprogramm“.

Tabelle 24: Freiwillige Programme in Frankfurt

Programm	Freiwilliges passives Lärmschutzprogramm	Freiwilliges Nachtschutzprogramm
Details	Für Aufenthalts und Schlafräume: Schallschutzfenster der Schallschutzklasse 3 und Schalldämmungen der Rollladenkästen mit Blei, in seltenen Fällen auch Schalldämmlüfter	Für Schlafräume (standardmäßig): Schallschutzfenster SSK3, Schalldämmungen der Rollladenkästen nach aktuellem Stand der Technik und Schalldämmlüfter. In seltenen Fällen auch Dachdämmungen
Laufzeit	1983-1989	2001-2006
Gebiet	(alter) Lärmschutzbereich gesamt	Nacht-Schutzzone
Anzahl der Wohneinheiten für die Anspruch bestand	Keine Angabe	17.500
Anzahl der Anträge	Keine Angabe	14.000
Können noch Anträge gestellt werden?	Nein	Nein

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang, dass das Land Hessen 2012 (mit Akteuren der Luftverkehrswirtschaft) die Einrichtung eines Regionalfonds⁴⁹ beschlossen hat. Der Regionalfonds umfasst ein Volumen von mehr als 260 Mio. Euro für zusätzliche Maßnahmen des baulichen Schallschutzes. Neben zinsvergünstigten Darlehen in Höhe von 150 Mio. Euro wurden mehr als 110 Mio. Euro Barmittel zur Verfügung gestellt. Die Förderung richtet sich nach dem Gesetz zur Einrichtung eines Regionalfonds im Rahmen der Allianz für Fluglärmschutz „Gemeinsam für die Region“ (Regionalfondsgesetz – RegFondsG) vom 27. Juni 2012 (GVBl. 2012, S. 224). Durch den Regionalfonds wurde ermöglicht, dass die Ansprüche auf baulichen Schallschutz nach dem FluLärmG vorgezogen wurden und diese Ansprüche bereits ab dem 01.01.2013 geltend gemacht werden konnten. Das Fördergebiet umfasst die Tag-Schutzzone 1 des LSB und einem Nachtschutzgebiet, berechnet nach der 100:100 Regelung (Unterstellung einer hundertprozentigen Bahnnutzung für beide Betriebsrichtungen). Innerhalb des Fördergebiets liegen ca. 17.300 Haushalte. Neben dem Vorziehen der gesetzlichen Ansprüche umfasst der Regionalfonds folgende drei Säulen:

Die Richtlinien sehen für die Verteilung der Mittel drei Säulen vor:

- ▶ Zuschüsse in Höhe von bis zu 4.350 Euro an Eigentümer*innen von selbstgenutztem und zur Vermietung bestimmtem Wohnraum für zusätzliche Maßnahmen des baulichen Schallschutzes und zur Verbesserung des Raumklimas;
- ▶ Zuschüsse an Schulen und Kindertageseinrichtungen in der Tag-Schutzzone 1 des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main für zusätzliche Maßnahmen des baulichen Schallschutzes und der Verbesserung des Raumklimas sowie
- ▶ Zuschüsse an Gemeinden zur nachhaltigen Kommunalentwicklung. Diese Fördermittel sollen insbesondere für eine Verbesserung der Sozial- und Bildungsinfrastruktur eingesetzt werden.

Die Möglichkeiten, Zuschüsse zu beantragen, sind ausgelaufen.

3.7.1.12 Ausnahmen von Bauverboten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG

Es gab am Standort Frankfurt insgesamt 144 Anträge⁵⁰ auf Ausnahmen von Bauverboten:

- ▶ 50 Anträge für Schulen;
- ▶ 87 Anträge für Kindertagesstätten und
- ▶ 7 Anträge für Krankenhäuser.

Davon wurden 142 Anträge genehmigt. 2 Anträge (1 Krankenhaus und 1 Kita) wurden abgelehnt.

Alle Anträge bezogen sich auf vorhandene Standorte (Aus- oder Ersatzbauten), darunter war kein Neubau.

⁴⁹ Vgl. dazu auch: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (o.J.).

⁵⁰ Von tatsächlich Anspruchsberechtigten.

3.7.2 Kassel-Calden

Tabelle 25: Eckdaten des Flughafens Kassel-Calden (ICAO-Ortskennung EDVK)

Flughafen Kassel-Calden	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	22.03.2013
Status	Neuer oder wesentlich erweiterter Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughäfen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem §§ 4, Abs. 5 und 6	Wurde bislang nicht durchgeführt, da die 10-Jahres-Frist noch nicht abgelaufen ist.
Neufestsetzung	Nein
Anzahl der Anträge	0 (keine anspruchsberechtigten Wohneinheiten innerhalb des LSB)
Freiwillige Programme bzw. durch PFB für baulichen Schallschutz	/

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.8 Flughafenstandorte in Mecklenburg-Vorpommern

Für die Erhebung bestand Kontakt mit dem Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit des Landes Mecklenburg-Vorpommern.

3.8.1 Verkehrsflughafen Heringsdorf

Tabelle 26: Eckdaten des Flughafens Heringsdorf (ICAO-Ortskennung EDAH)

Heringsdorf	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzung	Nicht festgesetzt – da Prüfung ergab, dass die Lärmkonturen innerhalb des Flughafengeländes liegen. ⁵¹
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.8.2 Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee

Mecklenburg-Vorpommern hat mit Verordnung vom 15.01.2013⁵² den auf seinem Landesgebiet liegenden Teil des LSB Lübeck-Blankensee erlassen. Der LSB besteht aus einer TSZ 2 und einer NSZ (vgl. § 1 Abs. 1 der Verordnung). Weitere Angaben siehe Kapitel 3.14.1.

⁵¹ https://www.lung.mv-regierung.de/insite/cms/umwelt/laerm/laerm_fluglaermgesetz/laerm_flugplatz_usedom.htm, zuletzt abgerufen am 21.11.2023.

⁵² Landesverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee (Fluglärmschutzbereichslandesverordnung Lübeck-Blankensee) vom 15. Januar 2013, GVBl. M-V 2013, S. 113.

3.9 Flughafenstandorte in Niedersachsen

Für die Erhebung bestand Kontakt mit dem Niedersächsischen Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz.

3.9.1 Verkehrsflughafen Braunschweig-Wolfsburg

Tabelle 27: Eckdaten des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg (ICAO-Ortskennung EDVE)

Braunschweig-Wolfsburg	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzung	Nicht festgesetzt ⁵³
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Weder Verkehrsflughafen im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 FluLärmG noch Verkehrslandeplatz im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 2 FluLärmG.
Prüfung, ob Schutz der Allgemeinheit nach § 4 Abs. 8 LSB erforderlich macht.	Datenerfassungssystem (DES) erstellt. Prüfung ergab, dass weniger als 100 Personen Schallpegeln in der TSZ 2 von mehr als 60 dB ausgesetzt sind und daher kein LSB festzusetzen ist. ⁵⁴

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.9.2 Verkehrsflughafen Bremen

Auch in Niedersachsen wurde für einen kleinen Bereich ein LSB für den Verkehrsflughafen Bremen festgesetzt.⁵⁵ In diesem LSB befinden sich jedoch keine anspruchsberechtigten Wohneinheiten.

3.9.3 Hannover-Langenhagen

3.9.3.1 Festsetzung des Lärmschutzbereiches

Tabelle 28: Eckdaten des Flughafens Hannover-Langenhagen (ICAO-Ortskennung: EDDV)

Hannover-Langenhagen	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	14.09.2010 ⁵⁶
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. §§ 4, Abs. 5 und 6	Wurde durchgeführt und ergab, dass sich die Lärmbelastung nicht wesentlich verändert hat oder innerhalb der nächsten zehn Jahre voraussichtlich nicht wesentlich verändern wird.
Neufestsetzung	Nein

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

⁵³ Vgl. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz (o.J.).

⁵⁴ Vgl. AVIA Consult GmbH (2019).

⁵⁵ Niedersächsische Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Bremen vom 07. September 2010, Niedersächsisches GVBl. Nr. 22 vom 14.09.2010, S. 386.

⁵⁶ Niedersächsisches GVBl. Nr. 22/2010 vom 21.09.2010 (<https://www.umwelt.niedersachsen.de/download/51903>, zuletzt abgerufen am 21.11.2023).

3.9.3.2 Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen sowie Anträge auf baulichen Schallschutz

Tabelle 29: Wohneinheiten/Gebäude in den einzelnen Schutzzonen und Anträge auf baulichen Schallschutz am Flughafen Hannover-Langenhagen

	Nur TSZ 1	TSZ 1 und NSZ	Gesamt im LSB
Anzahl	140 (Gebäude)	8.295 (Wohneinheiten)	8.295 (Wohneinheiten)
Sofortiger Anspruch aufgrund Lärmbelastung	0	901	901
Anzahl der WE, für die Anträge gestellt wurden ⁵⁷	Keine Kenntnis	Keine Kenntnis	557
Davon: Bewilligungen	Keine Kenntnis	Keine Kenntnis	363
Davon: Ablehnungen	Keine Kenntnis	Keine Kenntnis	79

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Das Antragsverfahren in Niedersachsen gestaltete sich folgendermaßen: Da in Niedersachsen 2005 das förmliche Widerspruchsverfahren bis auf einige Ausnahmen abgeschafft wurde, wurde für Erstattungen von baulichen Schallschutzmaßnahmen mit Erlass des Niedersächsischen Sozialministeriums im Jahr 2010 daher ein sogenanntes Vorverfahren eingeführt. Die Antragstellenden erhalten somit keinen Zusicherungsbescheid, wie er in anderen Bundesländern (z. B. Hessen) üblich ist. Im Vorverfahren werden zunächst die Anspruchsberechtigung, der Höchstbetrag der Erstattungszahlung, die Notwendigkeit zur Erstellung einer schalltechnischen Objektbeurteilung und schließlich auch der Umfang der aus dem Gutachtenden hervorgehenden erforderlichen baulichen Schallschutzmaßnahmen mittels eines bzw. mehrerer Vorbescheide festgesetzt. Hierzu wird den Antragstellenden und der Flughafengesellschaft die jeweils anstehende Entscheidung in einem Anhörungsverfahren nach § 28 VwVfG als Entwurf bekanntgegeben und Gelegenheit zur Äußerung gegeben. Anschließend wird der Vorbescheid erlassen. Vor Umsetzung der vorab festgesetzten baulichen Schallschutzmaßnahmen legen die Antragstellenden der Bauaufsichtsbehörde von ihnen eingeholte Angebote vor, die dort geprüft und freigegeben werden. In diesem Schritt erfolgt eine Zusage an die Antragstellenden, dass bzw. in welcher Höhe mit einer Erstattung zu rechnen sein kann. Dies erfolgt in der Regel formlos. Nach Umsetzung der festgesetzten baulichen Schallschutzmaßnahmen (die Antragstellenden gehen hierbei in Vorleistung), wird aufgrund der vorgelegten Rechnung und eines Zahlungsnachweises ein Festsetzungsbescheid erlassen, der die von der Flughafengesellschaft an die Antragstellenden zu erstattende Zahlung festlegt. Auch an dieser Stelle erfolgt vorher ein Anhörungsverfahren. Die in Niedersachsen vorgesehene Vorprüfung durch das Vorbescheidsverfahren führe zwar dazu, dass über erforderliche Maßnahmen vorher Einvernehmen mit dem Erstattungspflichtigen erzielt wird, nachfolgende Klageverfahren seien so bislang (fast) komplett vermieden worden. Es verlängere allerdings das Erstattungsverfahren enorm.

Es befindet sich derzeit in Hannover noch 137⁵⁸ Anträge auf baulichen Schallschutz in Prüfung. Die Anträge konnten bis zum 21.09.2020 gestellt werden, eine Frist für die Erstattung wurde

⁵⁷ In Hannover wurden für den gesamten Lärmschutzbereich für 557 Wohneinheiten Anträge auf baulichen Schallschutz gestellt. Informationen, wie sich diese Anträge auf die verschiedenen Schutzzonen aufteilen, liegen nicht vor. Davon wurden 363 Anträge bewilligt, 79 Anträge wurden abgelehnt.

⁵⁸ Die Differenz zwischen den Anträgen in Prüfung und den bisher abgewickelten Anträgen konnte nicht weiter aufgeklärt werden.

nicht gesetzt. Die Angaben variieren daher etwas von der üblichen Darstellungsweise und beruhen auf diesem speziellen Vorbescheidsverfahren.

3.9.3.3 Regelung der schalltechnischen Objektbeurteilung

Im Umfeld des Flughafens Hannover-Langenhagen müssen sich die Antragsteller*innen selbst um die schalltechnische Objektbeurteilung kümmern. Die Antragsteller*innen müssen für die schalltechnische Objektbeurteilung in Vorleistung gehen. Bei abgelehnten Anträgen trägt der Flughafenbetreiber die Kosten für die schalltechnische Objektbeurteilung.

3.9.3.4 Gründe für die Ablehnung

Gründe für die Ablehnung von Anträgen auf baulichen Schallschutz im Raum Hannover-Langenhagen waren:

Häufig,

- ▶ dass die Antragstellenden nicht anspruchsberechtigt waren (41 Fälle);
- ▶ Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen bereits im Rahmen von freiwilligen Schallschutzprogrammen (oder in sonstiger Weise) erstattet wurden (24 Fälle).

Selten,

- ▶ dass die Anträge nach Fristablauf gestellt wurden (6 Fälle),
- ▶ mangelnde Mitwirkung der Antragstellenden (z. B. wurden fehlende Angaben nicht nachgereicht, 3 Fälle) oder,
- ▶ dass die Wohneinheit außerhalb der Tag-Schutzzone 1 bzw. der Nachtschutzzone lag (4 Fälle).

Nie,

- ▶ dass im Rahmen freiwilliger Schallschutzprogramme oder in sonstiger Weise ein Anspruch auf Erstattung bestand, der aber nicht geltend gemacht wurde.

3.9.3.5 Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten

Die Summe der Erstattungen im gesamten Lärmschutzbereich (bisher) beläuft sich auf 1.210.000 EUR.

3.9.3.6 Einschätzung: Wenn Maßnahmen nicht realisiert wurden

Nach Einschätzung der Behörde, wurden folgende Maßnahmen auf baulichen Schallschutz *häufig* nicht realisiert, da die konkrete Einzelmaßnahme abgelehnt wurde:

- ▶ Dachdämmung
- ▶ Belüftungseinrichtungen

Seltener war, dass Fenster bzw. Fenstertüren abgelehnt wurden.

Einzelfälle bezogen sich auf die Außenwanddämmung (die dann nur im Bereich des Schlafraumes erstattet worden wäre), weil dann die vom Antragstellenden zu tragenden Kosten für die Sanierung der gesamten Fassade zu hoch gewesen sein.

3.9.3.7 Schutzbedürftige Einrichtungen

Es liegen 19 schutzbedürftige Einrichtungen im Lärmschutzbereich, von denen vier Einrichtungen Anträge auf baulichen Schallschutz gestellt haben. Es handelt sich hier um 4 Kindergärten in der Nacht-Schutzzone (Erweiterungsbauten), die alle bewilligt wurden.

Es befinden sich keine weiteren Anträge für schutzbedürftige Einrichtungen in Prüfung.

3.9.3.8 Klageverfahren

Am Standort Hannover-Langenhagen wurden 3 Klagen gegen die Zusicherung eingereicht. 2 dieser Klagen wurden zurückgenommen, 1 ist noch anhängig.

- In 1 Fall war der Grund der Klageerhebung, dass der Raum seitens der Behörde nicht als Schlafräum bzw. als Wohnraum anerkannt wurde.
- In 2 Fällen wurden die bewilligten Maßnahmen nicht als ausreichend angesehen.

3.9.3.9 Baulicher Schallschutz nach freiwilligen (auch früheren) Erstattungsprogrammen

Am Standort Hannover-Langenhagen gab es drei freiwillige Erstattungsprogramme:

Tabelle 30: Freiwillige Programme in Hannover-Langenhagen

Programm	Schallschutzprogramm 1996-2000	Schallschutzprogramm Erweiterung 2007	Schallschutzprogramm 2019 ⁵⁹
Details	Fenster, Lüfter, Dachdämmung	Fenster, Lüfter, Dachdämmung	Fenster, Lüfter, Dämmung Dach und Wand Antragstellende konnten zwischen diesem zivilrechtlichen Verfahren direkt beim Flughafenbetreiber und dem gesetzlichen Verfahren bei der zuständigen Behörde wählen
Laufzeit	Antragstellung 01.09.1996-31.12.2000	Antragstellung 01.08.2007 bis 31.08.2008	Beginn August 2019, Frist des § 9 Abs. 7 S. 2 FluLärmG wird nicht angewendet
Gebiet	Nachtschutzzone NAT 75 außen (60 dB/A) innen (bei Durchführung des Nachtflugbetriebes)	Nachtschutzzone (Südbahn) NAT 75 dB/A außen, L_{eq} 55 dB/A (bei Durchführung des Nachtflugbetriebes)	Lärmschutzbereich gesamt – dieselben Voraussetzungen wie nach dem FluLärmG, 2. FlugLSV
Anzahl der Wohneinheiten für die Anspruch bestand	4.000	1.656	8.295
Anzahl der Anträge gesamt	3.400	624	308
Anzahl abgelehnte Anträge	400	6	55

⁵⁹ Vgl. Hannover Airport (2019).

Programm	Schallschutzprogramm 1996-2000	Schallschutzprogramm Erweiterung 2007	Schallschutzprogramm 2019 ⁵⁹
Anzahl bewilligte Anträge	3.000	618	253
EUR-Summen der erstatteten Anträge	15.000.000	3.300.000	1.015.000
Können noch Anträge gestellt werden?	Nein	Nein	Ja, unbefristet

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Das Schallschutzprogramm 2019 ist eine Ergänzung des bestehenden gesetzlichen Anspruches und wird zu den gesetzlichen Kostenfolgen dazugerechnet, da dieses Programm lediglich ein alternatives Erstattungsverfahren für die gesetzlichen Ansprüche vorsieht (keine weitergehenden materiellen Ansprüche).

3.9.3.10 Ausnahmen von Bauverboten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG

Es gab am Standort Hannover insgesamt 3 Anträge auf Ausnahmen von Bauverboten:

- Die Anträge bezogen sich auf den Bau von Kindertagesstätten, die gleichzeitig in der Tag-Schutzzone 1 bzw. 2 und in der Nacht-Schutzzone lagen.

Alle 3 wurden genehmigt.

3.10 Flughafenstandorte in Nordrhein-Westfalen

Seitens des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wurde bereits bei der Anfrage signalisiert, dass eine umfassende Beantwortung aus personellen Gründen nicht möglich sein kann. Übermittelt wurden für alle zivilen Verkehrsflughäfen die Eckdaten zum gesetzlichen baulichen Schallschutz (Festsetzung/Überprüfung LSB, Anzahl der Anträge, Bewilligungen und Erstattungen).

3.10.1 Verkehrsflughafen Dortmund

Tabelle 31: Eckdaten des Flughafens Dortmund (ICAO-Ortskennung EDLW)

Dortmund	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	11.09.2012 ⁶⁰
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Nein
Gestellte Anträge	0
Bewilligte Anträge	0
Kosten für baulichen Schallschutz nach dem FluLärmG in EUR	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Die Anlage 2 (Topografische Karte) zum LSB Dortmund von 2012 zeigt keine Wohneinheiten in der NSZ und nur wenige Wohneinheiten in TSZ 1. Freiwillige Schallschutzprogramme des Flughafenbetreibers oder der Landesregierung konnten nicht ermittelt werden.

3.10.2 Verkehrsflughafen Düsseldorf

Tabelle 32: Eckdaten des Flughafens Düsseldorf (ICAO-Ortskennung EDDL)

Düsseldorf	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	25.10.2011 ⁶¹
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr.
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. §§ 4, Abs. 5 und 6	Keine Angabe

⁶⁰ Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Dortmund (Fluglärmschutzverordnung Dortmund) vom 11.09.2012, GV. NRW, S. 410.

⁶¹ Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Düsseldorf (Fluglärmschutzverordnung Düsseldorf) vom 25.10.2011, GV. NRW, S. 502.

Düsseldorf	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
Neufestsetzung	Nein
Gestellte Anträge	39
Bewilligte Anträge	0
Kosten für baulichen Schallschutz nach dem FluLärmG in EUR	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Freiwilliges Lärmschutzprogramm am Flughafen Düsseldorf

Für die hier gemachten Angaben bestand Kontakt zum Flughafenbetreiber Flughafen Düsseldorf GmbH (DUS).

Tabelle 33: Freiwilliges Programm am Flughafen Düsseldorf

Programm	Freiwilliges Schallschutzprogramm „Schutz vor Fluglärm“ ⁶²
Details	Für zu Wohnzwecken genutzte Immobilien konnten bauliche Lärmschutzmaßnahmen (Zuschuss zum Einbau von schalldämmenden Fenstern, Balkontüren bzw. Dachfenstern in Wohngebäuden, Zuschuss zur Sanierung des Daches oder eines Teilbereichs des Daches) beantragt werden. Gewerbliche Räume und gewerbliche Immobilien sind von der Förderung ausgenommen. Das Schallschutzprogramm wird durch den Flughafen Düsseldorf GmbH abgewickelt. Die erforderlichen Maßnahmen bei Dächern werden durch externe Gutachter*innen, die vom Flughafen beauftragt werden, ermittelt. Die Durchführung der Maßnahmen wird durch die Antragstellenden beauftragt.
Laufzeit	2014 – derzeit unbegrenzt
Gebiet	Straßen in Düsseldorf, Ratingen, Meerbusch und Essen-Kettwig
Anzahl der Wohneinheiten, für die ein Anspruch besteht	Keine Kenntnis
Anzahl der Anträge	Keine Kenntnis. Es wurden seit 2003 zu insgesamt circa 5.000 Wohneinheiten Aktenzeichen vergeben. Zu einem Wohnobjekt (Häuser und Eigentumswohnungen) können mehrere Anträge gestellt werden (so werden z. B. Dachdämmungen unter einem eigenen Antrag vermerkt). In der Regel werden nur Aktenzeichen vergeben, wenn auch eine Erstattung erfolgen kann.
Anzahl und Art der baulichen Ertüchtigungen	Für Fenster, Belüftungseinrichtungen etc. nicht bekannt. Bei ca. 670 Wohnhäusern wurde eine schalltechnische Ertüchtigung des Daches bewilligt.
Fördersumme bisher	Für den Zeitraum ab 2003 – dies umfasst daher auch vorherige gesetzliche Ansprüche auf baulichen Schallschutz aufgrund der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung vom 09.11.2005 nebst Änderungen – also vor Inkrafttreten des FluLärmG 2007 = 76,7 Mio. EUR bisher.

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

⁶² Vgl. Flughafen Düsseldorf GmbH (2015).

3.10.3 Verkehrsflughafen Köln/Bonn

Tabelle 34: Eckdaten des Flughafens Köln/Bonn (ICAO-Ortskennung EDDK)

Köln/Bonn	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	07.12.2011 ⁶³
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. §§ 4, Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Nein
Gestellte Anträge	55
Bewilligte Anträge	0
Kosten für baulichen Schallschutz nach dem FluLärmG in EUR	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Ergänzt werden kann diese Zusammenstellung damit, dass ca. 180 Haushalte in TSZ 1 einen sofortigen Anspruch aufgrund entsprechender Lärmbelastung haben; 4500 Wohneinheiten liegen in TSZ 2 (Elsen 27.04.2012).

Der Flughafenbetreiber hat mit Datum vom 14.09.2017 einen Antrag beim Verkehrsministerium NRW auf Planfeststellung gestellt (Flughafen Köln/Bonn GmbH 2017). Beantragt wird die Änderung und Erweiterung von Flugbetriebsflächen, die Neuordnung des Frachtriegels sowie des Terminals 2 und die Erweiterung des Frachtzentrums General Cargo sowie eine Flächenneuordnung (Neubau eines Hotels und Ersatzneubau eines bestehenden Parkhauses). Der Erörterungstermin fand im September 2018 statt, seit 2019 ist die Planfeststellungsbehörde mit der Prüfung befasst.

Der Flughafenbetreiber hat ein freiwilliges Schallschutzprogramm aufgesetzt (Flughafen Köln/Bonn GmbH o.J.). Primär scheint es dabei um ein Vorziehen der gesetzlichen Ansprüche zu gehen sowie, dass die Begutachtung und die Beauftragung der Handwerker von dem Flughafenbetreiber organisiert und bezahlt werden.

Freiwilliges Lärmschutzprogramm am Flughafen Köln/Bonn

Für die hier gemachten Angaben bestand Kontakt zum Flughafenbetreiber Flughafen Köln Bonn GmbH.

⁶³ Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Köln/Bonn (Fluglärmschutzverordnung Köln/Bonn) vom 07.12.2011, GV. NRW, S. 610.

Tabelle 35: Freiwilliges Programm am Flughafen Köln/Bonn

Programm	Freiwilliges Schallschutzprogramm
Details	Anspruchsberechtigt sind neben privaten Haushalten auch Krankenhäuser, Pflegeeinrichtungen, Schwesterwohnheime u. ä. Gewerbliche Betriebe wie Hotels oder Pensionen sind ausgeschlossen.
Laufzeit	1991-15.12.2023
Gebiet	Nacht-Schutzzone
Anzahl der Wohneinheiten, für die ein Anspruch besteht	52.500 Wohneinheiten
Anzahl der Anträge für Schlafräume/ davon gefördert/	ca. 16.000 Anträge gestellt/ 12.392 Anträge gefördert
Anzahl der Anträge für Dachdämmung/ Fördersumme Dachdämmung	ca. 1.000 Anträge gestellt/ bis 2011 Förderung: 80 EUR pro Quadratmeter Schlafräume/ ab 2012 regelt die 2. FlugLSV die Schalldämmwerte und geförderten Kosten.
Anzahl geförderte Belüftungsgeräte	40.000
Fördersumme bisher	ca. 77,5 Mio EUR
Können noch Anträge gestellt werden?	Ja

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.10.4 Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück

Tabelle 36: Eckdaten des Flughafens Münster/Osnabrück (ICAO-Ortskennung EDDG)

Münster/Osnabrück	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	13.03.2012 ⁶⁴
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. §§ 4, Abs. 5 und 6	Wurde geprüft gem. § 4 Abs. 6 FluLärmG
Neufestsetzung	27.01.2021 ⁶⁵
Gestellte Anträge	2
Bewilligte Anträge	0
Kosten für baulichen Schallschutz nach dem FluLärmG in EUR	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Am Flughafen Münster/Osnabrück setzte der Flughafenbetreiber 2004 ein freiwilliges Schallschutzprogramm (FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH 2022) auf. Anwohnende in der NSZ konnten einen Antrag auf Schalldämmlüfter für die Schlafräume stellen; in der TSZ 1 konnten die Anwohnenden einen Zuschuss für schallgedämmte Fenster und bei Bedarf einen Zuschuss für die Dämmung des Daches beantragen. In der Antwort der Landesregierung NRW vom 16.01.2018 auf die Kleine Anfrage 640 vom 15.12.2017 (Landtag Nordrhein-Westfalen – 17. Wahlperiode 2018) wird als Begründung für die geringe Inanspruchnahme baulicher Schallschutzmaßnahmen nach dem FluLärmG dieses freiwillige Schallschutzprogramm aufgeführt. Aufgrund § 9 Abs. 3 S. 2 FluLärmG ist eine Erstattung dann ausgeschlossen, wenn bereits im Rahmen freiwilliger Schallschutzprogrammen bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet wurden.

Neufestsetzung des LSB 2021

Ersatzlos gestrichen wurde in § 5 der FluLärmMünsterV der Abs. 2. Zuvor beinhaltete der Abs. eine regelmäßige Berichtspflicht des für Immissionsschutz zuständigen Ministeriums an die Landesregierung über die Notwendigkeit des Fortbestehens der Verordnung.

Bezüglich der Neufestsetzung des LSB 2021 ist hier anzumerken, dass die Bezirksregierung Münster auf ihrer Homepage den Hinweis aufführt, dass ein möglicher Anspruch auf Kostenerstattung „für den Bereich des Flughafens Münster/Osnabrück ab 5. Februar 2027 möglich“ sein kann.⁶⁶ Weitere Hinweise erfolgen nicht.

⁶⁴ Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Münster/Osnabrück (Fluglärmschutzverordnung Münster/Osnabrück), GV. NRW S. 92.

⁶⁵ Verordnung zur Änderung der Fluglärmschutzverordnung Münster/Osnabrück vom 27. Januar 2021, GV. NRW, Ausgabe 2021 Nr. 7 vom 4.2.2021.

⁶⁶ <https://www.bezreg-muenster.de/de/verkehr/fluglaerm/fluglaerm/index.html>, zuletzt abgerufen am 17.07.2023.

3.10.5 Verkehrsflughafen Niederrhein

Tabelle 37: Eckdaten des Flughafens Niederrhein (ICAO-Ortskennung EDLV)

Niederrhein	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	07.12.2013 ⁶⁷
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. §§ 4, Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Nein
Gestellte Anträge	5
Bewilligte Anträge	0
Kosten für baulichen Schallschutz nach dem FluLärmG in EUR	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.10.6 Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt

Tabelle 38: Eckdaten des Flughafens Paderborn/Lippstadt (ICAO-Ortskennung EDLP)

Paderborn/Lippstadt	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	11.12.2012 ⁶⁸
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. §§ 4, Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	10.01.2023 ⁶⁹
Gestellte Anträge	0
Bewilligte Anträge	0
Kosten für baulichen Schallschutz nach dem FluLärmG in EUR	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

⁶⁷ Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Niederrhein (Fluglärmschutzverordnung Niederrhein) vom 07.12.2013, GV. NRW, S. 822.

⁶⁸ Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt (Fluglärmschutzverordnung Paderborn/Lippstadt) vom 11.12.2012, GV. NRW, S. 650.

⁶⁹ Geändert durch Verordnung zur Änderung der Fluglärmschutzverordnung Paderborn/Lippstadt vom 10.01.2023, GV. NRW Ausgabe 203, Nr. 3 vom 31.01.2023, S. 47.

Die Neufestsetzung scheint auf eine Veränderung der Lärmbelastung im Sinne einer Reduktion zurückzuführen sein. Ersatzlos gestrichen wurde in § 5 der FluLärmPadV der Abs. 2. Zuvor beinhaltete der Abs. eine regelmäßige Berichtspflicht des für Immissionsschutz zuständigen Ministeriums an die Landesregierung über die Notwendigkeit des Fortbestehens der Verordnung.

Hintergrund kann sein, dass – soweit die Übersichtskarte diese Einschätzung zulässt – keine oder nur wenige bebaute Gebäude im Lärmschutzbereich zu erkennen sind. Die Übersichtskarte (Anlage 2 des LSB) wurde ebenfalls geändert, die Nacht-Schutzzone ist nun kleiner und ragt nicht mehr über die TSZ 2 hinaus. Ebenfalls geändert wurde die Anlage 1, welche die Kurvenpunkte für die TSZ 1 und TSZ 2 auflistet.

3.11 Flughafenstandorte in Rheinland-Pfalz

3.11.1 Verkehrsflughafen Frankfurt-Hahn

Für den Flughafen Frankfurt-Hahn wurden die Angaben vom Flughafenbetreiber übermittelt.

3.11.1.1 Festsetzung des Lärmschutzbereiches

Tabelle 39: Eckdaten des Flughafens Frankfurt-Hahn (ICAO-Ortskennung EDFH)

Frankfurt-Hahn	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	27.07.2016 ⁷⁰
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughäfen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem §§ 4, Abs. 5 und 6	Wurde bislang nicht durchgeführt, da die 10-Jahres-Frist noch nicht abgelaufen ist.
Neufestsetzung	Nein

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.11.1.2 Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen

Tabelle 40: Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen am Flughafen Frankfurt-Hahn

	Nur TSZ 1	Nur NSZ	TSZ 1 und NSZ	Gesamt im LSB
Anzahl der Wohneinheiten	0	152	26	178

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

In der Tag-Schutzzone 1 sowie in der Nacht-Schutzzone befanden sich keine Wohneinheiten, die einen sofortigen Anspruch hatten.

⁷⁰ Landesverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen Frankfurt-Hahn vom 27. Juli 2016, GVBL, S. 315.

3.11.1.3 Anträge auf baulichen Schallschutz

Am Flughafen Frankfurt-Hahn wurden keine Anträge auf baulichen Schallschutz nach dem FluLärmG gestellt. Angaben zu Zusicherungen/Erstattungen; der schalltechnischen Objektbeurteilung und Klageverfahren entfallen damit.

3.11.1.4 Schutzbedürftige Einrichtungen

Der Flughafenbetreiber hat keine Kenntnis über die Anzahl von schutzbedürftigen Einrichtungen im Lärmschutzbereich. Es wurden keine Anträge auf passiven Schallschutz für schutzbedürftige Einrichtungen gestellt.

3.11.1.5 Baulicher Schallschutz aufgrund Planfeststellungsbeschluss

Am Flughafen Frankfurt-Hahn konnten auf Grundlagen des Planfeststellungsbeschlusses vom 23.12.2004 Anträge auf Erstattung von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen (sofort und bis zu 5 Jahre nach Inbetriebnahme) gestellt werden.

Der Bereich umfasst 777 Wohneinheiten und liegt in der folgenden Gebietsabgrenzung gem. PFB (vgl. Kapitel 8.7.2. des PFB vom 23.12.2004):

- ▶ Gebiet Tagschutz: Das Gebiet, das von der Grenzlinie eines für die Tagstunden (6:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegels von 60 dB(A) außen umschlossen wird sowie die Ortslage Lautzenhausen.
- ▶ Gebiet Nachtschutz: Es umfasst das Gebiet, in dem in der Nacht (6.00 bis 22.00 Uhr) ein Maximalpegel von 68 dB(A) außen mindestens 13-mal erreicht oder überschritten wird sowie die Ortslagen Lautzenhausen, Kleinich, Lötzbeuren und Hirschfeld-Langenwald.

Es wurden insgesamt 601 Anträge gestellt. Alle Anträge wurden bewilligt und insgesamt beträgt die Erstattungssumme 7.500.000 EUR.

Es können keine Anträge mehr gestellt werden.

3.11.1.6 Ausnahmen von Bauverboten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG

Dem Flughafenbetreiber Frankfurt-Hahn ist nicht bekannt, ob es Anträge auf Ausnahmen von Bauverboten bzw. Klagen gegen abgelehnte Anträge gegeben hat.

3.12 Flughafenstandort im Saarland

Für die Erhebung bestand Kontakt mit dem Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz des Saarlandes.

3.12.1 Verkehrsflughafen Saarbrücken

Tabelle 41: Eckdaten des Flughafens Saarbrücken (ICAO-Ortskennung EDDR)

Flughafen Saarbrücken	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	09.08.2011 ⁷¹
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughäfen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Wurde bislang nicht durchgeführt. Gründe: Keine Änderung in der Anlage oder im Betrieb des Flugplatzes; die Prüfung wurde zuletzt aufgrund der Corona-Pandemie verschoben.
Neufestsetzung	Nein
Anzahl der Anträge	0 (keine anspruchsberechtigten Wohneinheiten innerhalb des LSB)
Freiwillige Programme oder baulicher Schallschutz aufgrund PFB	/

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

⁷¹ Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Saarbrücken vom 9. August 2011, Amtsblatt I 2011, 289.

3.13 Flughafenstandorte in Sachsen

Seitens des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr wurde darauf hingewiesen, dass zwar für beide zivilen Verkehrsflughäfen 2012 LSB festgesetzt wurden. Allerdings wurden keine gesetzlichen Ansprüche nach dem FluLärmG realisiert, da für beide Flughäfen in den jeweiligen Planfeststellungsverfahren Schutzkonzepte festgelegt wurden, die das Niveau des FluLärmG und der darauf aufbauenden 2. FlugLSV signifikant übersteigen.

3.13.1 Verkehrsflughafen Dresden

3.13.1.1 Festsetzung des Lärmschutzbereiches

Tabelle 42: Eckdaten des Flughafens Dresden (ICAO-Ortskennung EDDC)

Dresden	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	30.01.2012 ⁷²
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Nein
Anzahl der Anträge	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.13.1.2 Baulicher Schallschutz nach freiwilligen (auch früheren) Erstattungsprogrammen

Tabelle 43: Freiwilliges Programm in Dresden

Programm	Freiwilliges Förderprogramm ⁷³
Details	Einbau von Schallschutzfenstern in Wohn- und Schlafräumen sowie der Einbau von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen in den Schlafräumen.
Laufzeit	1996-2002
Gebiet	Flughafennahbereich
Anzahl der Wohneinheiten, die baulichen Schallschutz in Anspruch nahmen	Ca. 640
Summe der Erstattungen in EUR	Ca. 2.800.000
Können noch Anträge gestellt werden?	Nein

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

⁷² Verordnung der Sächsischen Staatsregierung über die Festsetzung der Lärmschutzbereiche für den Verkehrsflughafen Dresden und für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle vom 30. Januar 2012, SächsGVBl. 2012 Nr. 3, S. 66.

⁷³ Vgl. Mitteldeutsche Flughafen AG (o.J.).

3.13.1.3 Baulicher Schallschutz aufgrund Planfeststellungsbeschluss

Mit PFB vom 25.10.2005 verfügte die Planfeststellungsbehörde⁷⁴ entsprechende Auflagen zum Schallschutz. In Dresden dürfen tags als auch nachts keine höheren Einzelschallpegel als 55 dB(A) auftreten. Zudem haben die Schallschutzvorrichtungen zu gewährleisten, dass ein Dauerschallpegel in Aufenthaltsräumen von tags 40 dB(A) und in Schlafräumen von nachts 35 dB(A) nicht übersteigt.

Der LSB umfasst für den Tag- und den Nachtschutz das Gebiet, in dem für die Nachtstunden (22.00 – 06.00 Uhr) ein energieäquivalenter Dauerschallpegel von mindestens 50 dB(A) prognostiziert wird.

Die Antragsfrist ist am 31.08.2009 abgelaufen.

3.13.2 Verkehrsflughafen Leipzig/Halle

3.13.2.1 Festsetzung des Lärmschutzbereiches

Tabelle 44: Eckdaten des Flughafens Leipzig/Halle (ICAO-Ortskennung EDDP)

Leipzig/Halle	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	30.01.2012 ⁷⁵
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Nein
Anzahl der Anträge	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.13.2.2 Baulicher Schallschutz aufgrund Planfeststellungsbeschluss

Der PFB für den Flughafen Leipzig/Halle vom 04.11.2004 legt dabei für den Tag das folgende Gebiet fest: Das Tagschutzgebiet umfasst die Gebiete, die von den Grenzlinien eines energieäquivalenten Dauerschallpegels von 60 dB(A) außen und der 19 x 82 dB(A) Maximalpegelkontur (außen) umschlossen werden.

- Baulicher Schallschutz wird insofern erstattet, dass für den Tag auf maximal zulässige Einzelschallpegel von 55 dB(A) in Innenräumen abgestellt wird.

Insbesondere der Schutz der Nacht stand im PFB im Vordergrund. Für die Nacht gilt, dass in Schlafräumen weniger als eine zusätzliche Aufwachreaktion verursacht werden darf.⁷⁶ „Resultierend aus diesen Festlegungen wurde in der Region des Flughafens Leipzig/Halle ein

⁷⁴ Für weitere Infos vgl. Landesdirektion Sachsen 26.10.2005.

⁷⁵ Verordnung der Sächsischen Staatsregierung über die Festsetzung der Lärmschutzbereiche für den Verkehrsflughafen Dresden und für den Verkehrsflughafen Leipzig/Halle vom 30. Januar 2012, SächsGVBl. 2012 Nr. 3, S. 66.

⁷⁶ Dem PFB liegt zugrunde, dass durch den nächtlichen Fluglärm im Mittel weniger als eine zusätzliche Aufwachreaktion auftreten darf (DLR-Studie 2004). Dies bedeutet, dass pro Nacht im Mittel: ein Drittel der Bevölkerung keinmal zusätzlich aufwacht, ein weiteres Drittel einmal aufwacht, ein Fünftel zweimal aufwacht und weniger als 10 Prozent dreimal oder öfter aufwachen. Mit sechs oder mehr zusätzlichen Aufwachreaktionen ist nicht zu rechnen.

Nachtschutzgebiet festgesetzt, das in seinen Ausmaßen eine Länge von ca. 45 km und eine Breite von max. 6 km aufweist. Innerhalb dieses Nachtschutzgebiets ist der Flughafen Leipzig/Halle verpflichtet, passive Schallschutzmaßnahmen durchzuführen. Mit einer Fläche von 256 Quadratkilometern ist es mehr als dreimal so groß wie die nach den Maßgaben des 2007 novellierte Fluglärmschutzgesetzes festgesetzte Schutzzone.“⁷⁷

Das Ende der Antragsfrist war der 31.12.2012. Beim Flughafenbetreiber sind mehr als 7100 Interessenbekundungen für passive Schallschutzmaßnahmen eingegangen. Diese wurden nach einer formalen Vorprüfung bezüglich der Lage innerhalb des Nachtschutzgebietes registriert.

- Für mehr als 5.200 dieser Anträge wurden von den Antragsteller*innen daraufhin alle notwendigen Nachweise erbracht und die Antragsunterlagen vollständig ausgefüllt. Diese Anträge betreffen insgesamt rund 17.688 Wohneinheiten. Davon wurden in mehr als 17.518 Wohneinheiten, etwa 87 Prozent, alle notwendigen Schallschutzmaßnahmen realisiert.
- Mehr als 53 weitere Anträge wurden nach erfolgter Überprüfung auf Grund nicht nachweisbarer Eigentümerstellung oder aus sonstigen Gründen abgelehnt, zurückgezogen oder anderen bereits laufenden Antragsvorgängen zugeordnet.⁷⁸

3.14 Flughafenstandorte in Schleswig-Holstein

Die hier genutzten Daten stammen aus frei zugänglichen Quellen.

3.14.1 Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee

Tabelle 45: Eckdaten des Flughafens Lübeck-Blankensee (ICAO-Ortskennung EDHL)

Lübeck-Blankensee	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	29.02.2012 ⁷⁹
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Kenntnis
Neufestsetzung	Keine Kenntnis

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Laut dem Protokoll der Fluglärmkommission Lübeck vom 06.04.2017 seien, so eine Vertreterin der Stadt Lübeck, „mehrere Anträge auf passiven Schallschutz gestellt und bearbeitet worden“ (Fluglärm-Kommission Lübeck 2017, TOP 5).

⁷⁷ <https://www.mdf-ag.com/unternehmen/umwelt/flughafen-leipzig/halle-gmbh/laermschutz/>, zuletzt abgerufen am 17.07.2023.

⁷⁸ <https://www.mdf-ag.com/unternehmen/umwelt/flughafen-leipzig/halle-gmbh/laermschutz/>, zuletzt abgerufen am 17.07.2023.

⁷⁹ Landesverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Lübeck-Blankensee vom 29. Februar 2012, GVBl. Schleswig-Holstein vom 29. März 2012, S. 329.

3.14.2 Verkehrsflughafen Sylt

Tabelle 46: Eckdaten des Flughafens Sylt (ICAO-Ortskennung EDXW)

Sylt	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	02.06.2010 ⁸⁰
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Kenntnis
Neufestsetzung	Keine Kenntnis

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Der LSB des Flughafens Sylt liegt überwiegend auf dem Flughafengelände und besteht gem. § 2 der entsprechenden Verordnung außerhalb des Flughafengeländes lediglich aus einer TSZ 2, so dass Ansprüche auf baulichen Schallschutz nicht geltend gemacht werden können.

3.15 Flughafenstandort in Thüringen

Im Rahmen der Erhebung bestand Kontakt mit dem Thüringer Landesverwaltungsamtes (Straßen- und Luftverkehr).

3.15.1 Verkehrsflughafen Flughafen Erfurt-Weimar

3.15.1.1 Festsetzung des Lärmschutzbereiches

Tabelle 47: Eckdaten des Flughafens Erfurt-Weimar (ICAO-Ortskennung EDDE)

Erfurt-Weimar	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	23.06.2014 ⁸¹
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Verkehrsflughafen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Wurde bislang nicht durchgeführt, da die 10-Jahres-Pflicht noch nicht abgelaufen ist.
Neufestsetzung	Nein

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

⁸⁰ Landesverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Sylt vom 2. Juni 2010, GVOBl. Schl.-H., S. 463.

⁸¹ Thüringer Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Erfurt-Weimar vom 23. Juni 2014, GVBl. Nr. 5/2014.

3.15.1.2 Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen

Tabelle 48: Wohneinheiten in den einzelnen Schutzzonen am Flughafen Erfurt-Weimar

	Nur TSZ 1	Nur NSZ	TSZ 1 und NSZ	Gesamt im LSB
Anzahl der Wohneinheiten	0	143	0	143
Sofortiger Anspruch aufgrund Lärmbelastung	/	143 ⁸²	/	143

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

3.15.1.3 Regelung der schalltechnischen Objektbeurteilung

Im Umfeld des Flughafens Erfurt-Weimar müssen sich die Antragsteller*innen nicht selbst um die schalltechnische Objektbeurteilung kümmern; dies wird über die Behörde organisiert. Die Antragsteller*innen müssen jedoch für die schalltechnische Objektbeurteilung in Vorleistung gehen. Bei abgelehnten Anträgen trägt der/die Antragsteller*in selbst die Kosten für die schalltechnische Objektbeurteilung.

3.15.1.4 Anträge auf baulichen Schallschutz

Am Flughafenstandort Erfurt-Weimar wurden zwei Anträge auf baulichen Schallschutz für Wohneinheiten in der Nacht-Schutzzone gestellt. Beide Anträge auf baulichen Schallschutz wurden abgelehnt. Bei einem Antrag bestand ein Anspruch auf baulichen Schallschutz aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses, bei dem anderen Antrag wurde deswegen bereits baulicher Schallschutz erstattet.

3.15.1.5 Anträge in Prüfung

Am Flughafenstandort Erfurt-Weimar befinden sich keine weiteren Anträge in Prüfung.

3.15.1.6 Zusicherungen und Erstattungen für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten

Am Flughafenstandort Erfurt-Weimar gibt keine zugesicherten Maßnahmen, für die die Frist zur Einreichung des Erstattungsantrages noch läuft (Frist: 23.06.2024).

3.15.1.7 Klageverfahren

Es wurden keine Klagen eingereicht.

3.15.1.8 Schutzbedürftige Einrichtungen

Am Flughafenstandort Erfurt-Weimar liegen keine schutzbedürftigen Einrichtungen im Lärmschutzbereich. Entsprechend wurden auch keine Anträge von schutzbedürftigen Einrichtungen gestellt.

⁸² Die Flughafen Erfurt GmbH bietet auf freiwilliger Basis und nach Einzelfallprüfung an, Anspruchsberechtigten bei entsprechendem Bescheid durch das Thüringer Landesverwaltungsamt, bauliche Schallschutzmaßnahmen sofort nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches zu gewähren, vgl. Flughafen Erfurt GmbH (o.J.).

3.15.1.9 Baulicher Schallschutz aufgrund Planfeststellungsbeschluss

Am Flughafenstandort Erfurt-Weimar wurden über das FluLärmG hinausgehende Erstattungsmöglichkeiten für Schallschutzmaßnahmen aufgrund des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.12.1995 gewährt.

Das vom PFB festgelegte Gebiet mit einem Dauerschallpegel von $L_{eq4} > 62$ dB(A) (Tag-Schutzgebiet) und einem Maximalpegel von > 75 dB(A) (Nacht-Schutzgebiet) umfasste 363 anspruchsberechtigte Wohneinheiten. Für 260 Wohneinheiten wurden Anträge gestellt und bewilligt. Die Erstattungssumme beläuft sich auf 2.080.000 EUR.

Die Möglichkeit, Anträge zu stellen, ist zeitlich unbegrenzt.

3.15.1.10 Ausnahmen von Bauverböten für schutzbedürftige Einrichtungen, § 5 FluLärmG

Über Anträge auf Ausnahmen von Bauverböten bzw. Klagen gegen abgelehnte Anträge liegen keine Informationen vor.

4 Vollzugsstand der 2. FlugLSV an militärischen Flugplätzen

Im Zuge der Ermittlung des Vollzugsstandes der 2. FlugLSV wurde auch das Luftfahrtamt der Bundeswehr kontaktiert mit der Bitte, um Übermittlung der angefragten Daten.

Das Luftfahrtamt der Bundeswehr teilte mit:

- ▶ Für die militärischen Flugplätze Altenstadt, Ansbach-Katterbach, Bückeburg, Celle, Faßberg, Fritzlar, Grafenwöhr, Hohenfels, Holzdorf, Laupheim, Niederstetten, Vilseck und Wiesbaden-Erbenheim wurden keine Lärmschutzbereiche eingerichtet (nicht erforderlich nach dem FluLärmG).
- ▶ Für die militärischen Flugplätze Diepholz, Kaufbeuren, Rheine-Bentlage, Straubing und Trier-Föhren wurden ebenfalls kein Lärmschutzbereich eingerichtet. Hier findet kein (regelmäßiger) militärischer Flugbetrieb mehr statt.
- ▶ Zu ergänzen ist diese Liste um den ehemaligen militärischen Flugplatz Neubrandenburg-Trollenhagen. Die Festsetzung des LSB erfolgte am 12.08.2011, mit Einstellung der militärischen Nutzung wurde der LSB per Landesverordnung vom 01.06.2015 aufgehoben.⁸³

Für vier militärische Flugplätze (Büchel, Schleswig, Wittmundhafen und Wunstorf) wurden zudem Angaben über die Anzahl der Anträge und die Erstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen gemacht. Dem Luftfahrtamt der Bundeswehr liegen nur die Informationen über Vorgänge seit dessen Gründung zum 01.10.2014 vor. In Anbetracht dessen, dass vor diesem Zeitpunkt an keinem der Flugplätze ein Anspruch auf Erstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen nach dem FluLärmG 2007 bestand (weil entweder der LSB noch gar nicht festgesetzt bzw. die 5-Jahres-Frist des § 9 Abs. 1 S. 1 noch nicht abgelaufen war), können die übermittelten Angaben als umfassend angesehen werden.

Nach Kenntnisstand des Luftfahrtamtes der Bundeswehr wurden weder Klagen eingereicht noch gab es freiwillige Erstattungsprogramme an den Standorten. Antragstellende müssen sich selbst um die schalltechnische Objektbeurteilung kümmern und in Vorleistung gehen.

Für 15 militärische Flugplätze können mithin die folgenden Informationen über die Festsetzung der Lärmschutzbereiche angegeben werden, die Darstellung erfolgt in alphabetischer Reihenfolge.

⁸³ Landesverordnung zur Aufhebung der Fluglärmschutzbereichslandesverordnung Neubrandenburg-Trollenhagen vom 01.06.2015, https://www.lung.mv-regierung.de/dateien/lv_nb_trollenhagen.pdf, zuletzt abgerufen am 16.05.2023.

Tabelle 49: Eckdaten des Flugplatzes Büchel, Rheinland-Pfalz (ICAO-Ortskennung ETSB)

Büchel	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	27.07.2016 ⁸⁴
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Militärischer Flugplatz
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Keine Angabe
Anzahl der Anträge	5
Bewilligte Anträge	5
Abgelehnte Anträge	0
Gründe für die Ablehnung	/
Summe der Erstattungen in EUR	84.884

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Tabelle 50: Eckdaten des Flugplatzes Geilenkirchen, Nordrhein-Westfalen (ICAO-Ortskennung ETNG)

Geilenkirchen	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	15.10.2013 ⁸⁵
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Militärischer Flugplatz
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	06.10.2020 ⁸⁶
Anzahl der Anträge	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

⁸⁴ Landesverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Büchel vom 27. Juli 2016.

⁸⁵ Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Geilenkirchen (Fluglärmschutzverordnung Geilenkirchen) vom 15. Oktober 2013.

⁸⁶ Verordnung zur Änderung der Fluglärmschutzverordnung Geilenkirchen vom 06. Oktober 2020.

Tabelle 51: Eckdaten des Flugplatzes Hohn, Schleswig-Holstein (ICAO-Ortskennung ETNH)

Hohn	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	24.11.2016 ⁸⁷
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Militärischer Flugplatz
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Keine Angabe
Anzahl der Anträge	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Tabelle 52: Eckdaten des Flugplatzes Ingolstadt/Manching, Bayern (ICAO-Ortskennung ETSI)

Ingolstadt/Manching	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	25.02.2014 ⁸⁸
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Militärischer Flugplatz
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Keine Angabe
Anzahl der Anträge	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Tabelle 53: Eckdaten des Flugplatzes Laage, Mecklenburg-Vorpommern (ICAO-Ortskennung ETNL)

Laage	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	26.05.2014 ⁸⁹
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Militärischer Flugplatz
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Keine Angabe
Anzahl der Anträge	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

⁸⁷ Landesverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Hohn vom 24. November 2016.

⁸⁸ Fluglärmschutzverordnung Ingolstadt vom 25. Februar 2014.

⁸⁹ Landesverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Rostock-Laage vom 26. Mai 2014.

Tabelle 54: Eckdaten des Flugplatzes Lechfeld, Bayern (ICAO-Ortskennung ETSL)

Lechfeld	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	Keine Festsetzung nach FluLärmG 2007: 06.03.1992 ⁹⁰
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Militärischer Flugplatz
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Keine Angabe
Anzahl der Anträge	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Tabelle 55: Eckdaten des Flugplatzes Neuburg a. d. Donau, Bayern (ICAO-Ortskennung ETSN)

Neuburg a. d. Donau	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	15.05.2013 ⁹¹
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Militärischer Flugplatz
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Keine Angabe
Anzahl der Anträge	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Tabelle 56: Eckdaten des Flugplatzes Nordholz, Niedersachsen (ICAO-Ortskennung ETMN)

Nordholz	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	Keine Festsetzung nach FluLärmG 2007: 27.09.1995 ⁹²
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Militärischer Flugplatz
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Keine Angabe
Anzahl der Anträge	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

⁹⁰ Festsetzung vom 23. November 1976 BGBl. I S. 3237, geändert durch: 1. Änderungsverordnung vom 5. Januar 1983 BGBl. I S. 17 und 2. Änderungsverordnung vom 6. März 1992 BGBl. I S. 479. Zur Festsetzung des LSB für Lechfeld vergleiche dazu auch die Bundestags Drucksache 18/11947, S. 57f.

⁹¹ Fluglärmschutzverordnung Neuburg vom 15. Mai 2013 GVBl 2013, S. 324.

⁹² Festsetzung vom 27. September 1995, BGBl. I S. 1228.

Tabelle 57: Eckdaten des Luft-/Bodenschießplatz Nordhorn, Niedersachsen (ICAO-Ortskennung ETUN)

Nordhorn	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	Keine Festsetzung nach FluLärmG 2007: 09.11.1978 ⁹³
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Luft-/Bodenschießplatz
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Keine Angabe
Anzahl der Anträge	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Tabelle 58: Eckdaten des Flugplatzes Nörvenich, Nordrhein-Westfalen (ICAO-Ortskennung ETMN)

Nörvenich	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	11.06.2013 ⁹⁴
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Militärischer Flugplatz
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Keine Angabe
Anzahl der Anträge	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

⁹³ Festsetzung vom 9. November 1978, BGBl. I S. 1739.

⁹⁴ Verordnung über die Festsetzung des LSB für den militärischen Flugplatz Nörvenich (Fluglärmschutzverordnung Nörvenich) vom 11. Juni 2013, GV.NRW Ausgabe 2013 Nr. 20 vom 27.06.2013.

Tabelle 59: Eckdaten des Flugplatzes Ramstein, Rheinland-Pfalz (ICAO-Ortskennung ETAR)

Ramstein	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	27.07.2016 ⁹⁵
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Militärischer Flugplatz
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Keine Angabe
Anzahl der Anträge	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Tabelle 60: Eckdaten des Flugplatzes Schleswig, Schleswig-Holstein (ICAO-Ortskennung ETNS)

Schleswig	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	18.11.2011 ⁹⁶
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Militärischer Flugplatz
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Keine Angabe
Anzahl der Anträge	10
Bewilligte Anträge	6 (4 der 10 gestellten Anträge wurden trotz Anspruchsberechtigung seitens der Antragstellenden nicht weiterverfolgt)
Abgelehnte Anträge	0
Gründe für die Ablehnung	/
Summe der Erstattungen in EUR	99.851 (davon befindet sich ein Antrag über 14.967 EUR derzeit in der Realisierung)

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

⁹⁵ Landesverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Ramstein vom 27. Juli 2016.

⁹⁶ LFlugLSVO Schleswig vom 18. November 2011.

Tabelle 61: Eckdaten des Flugplatzes Spangdahlem, Rheinland-Pfalz (ICAO-Ortskennung ETAD)

Spangdahlem	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	27.07.2016 ⁹⁷
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Militärischer Flugplatz
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Keine Angabe
Anzahl der Anträge	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Tabelle 62: Eckdaten des Flugplatzes Wittmundhafen, Niedersachsen (ICAO-Ortskennung ETNT)

Wittmundhafen	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	04.08.2015 ⁹⁸
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Militärischer Flugplatz
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. § 4 Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Keine Angabe
Anzahl der Anträge	10
Bewilligte Anträge	0 (1 Antrag wurde zurückgezogen)
Abgelehnte Anträge	9
Gründe für die Ablehnung	5 mal mussten die Gebäude bereits bei den Errichtung den Schallschutzanforderungen genügen; 3 mal lag das Gebäude außerhalb der TSZ; 1 mal wurden die Schallschutzmaßnahmen bereits vor Festsetzung des aktuellen LSB durchgeführt.
Summe der Erstattungen in EUR	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

⁹⁷ Landesverordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Spangdahlem vom 27. Juli 2016.

⁹⁸ Niedersächsische Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den militärischen Flugplatz Wittmundhafen vom 04. August 2015.

Tabelle 63: Eckdaten des Flugplatzes Wunstorf, Niedersachsen (ICAO-Ortskennung ETNW)

Wunstorf	Festsetzungen gem. §§ 4, 2 FluLärmG
LSB-Festsetzungsdatum	13.08.2012 ⁹⁹
Status	Bestehender Flugplatz
Art des Flugplatzes	Militärischer Flugplatz
Regelmäßige Prüfung der Fluglärmbelastung gem. §§ 4, Abs. 5 und 6	Keine Angabe
Neufestsetzung	Keine Angabe
Anzahl der Anträge	3
Bewilligte Anträge	2 (1 Antrag wurde zurückgezogen)
Abgelehnte Anträge	0
Gründe für die Ablehnung	/
Summe der Erstattungen in EUR	85.701 (befinden sich derzeit in der Realisierung)

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

⁹⁹ Festsetzung vom 13. August 2012 Nds. GVBl. Nr. 18/2012 ausgegeben am 21.08.2012.

5 Zusammenfassung des Vollzugsstandes für die zivilen Flugplätze

Der Vollzug baulicher Schallschutzmaßnahmen auf Basis der Novellierung des FluLärmG 2007 an den zivilen Flugplätzen ist (nahezu) abgeschlossen. Davon ausgenommen sind Vollzugsfragen, die sich im Rahmen bereits vorgenommener oder noch anstehender Neufestsetzungen der LSB stellen.

Die Realisierung baulichen Schallschutzes bewegt sich auf einem niedrigeren Niveau als angenommen. Insgesamt sind rund 32 Mio. EUR für baulichen Schallschutz nach den Voraussetzungen des FluLärmG und der 2. FlugLSV erstattet worden. Davon hat allein die Ausbausituation vom Frankfurter Standort mit rund 26 Mio. EUR einen wesentlichen Anteil. Baulicher Schallschutz wurde zudem aufgrund Planfeststellungsbeschlüssen und unter Inanspruchnahme freiwilliger Schallschutzprogramme realisiert.

5.1 Festsetzung der Lärmschutzbereiche

Es lässt sich zusammenfassend festhalten, dass die Festsetzung der LSB an den zivilen Flugplätzen auf Basis des FluLärmG 2007 – bis auf den Flughafen München – abgeschlossen ist. Der Anforderung nach § 4 Abs. 4 S. 1 FluLärmG, die LSB bis zum Ende des Jahres 2009 erstmalig bzw. neu festzusetzen, ist nur in Bremen nachgekommen worden (2009). An den anderen Flugplätzen erfolgte die Festsetzung überwiegend in dem Zeitraum 2010 bis 2013.

Die Überprüfung der Lärmbelastung (situativ bzw. nach der 10-Jahres-Frist) wurde überwiegend aufgrund der Corona-Pandemie und der damit einhergehenden Reduzierung bzw. Schwankungen in den Flugverkehrszahlen verschoben.

Tabelle 64: Festsetzung der Lärmschutzbereiche nach FluLärmG 2007 – Übersicht: zivile Flugplätze

Flugplätze, alphabetisch	LSB festgesetzt, RVO vom	LSB nicht festgesetzt bzw. aufgehoben	Neufestsetzung, RVO vom bzw. geplant
Augsburg	X	Kein Flugplatz gem. § 4 Abs. 1, Schutz der Allgemeinheit gem. § 4 Abs. 8 geprüft, Ergebnis: negativ	
Berlin-Brandenburg	07.08.2013		
Braunschweig-Wolfsburg	X	Weder § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2 einschlägig, Schutz der Allgemeinheit gem. § 4 Abs. 8 geprüft, Ergebnis: negativ	
Bremen	22.12.2009		02.03.2021
Dortmund	11.09.2012		

Flugplätze, alphabetisch	LSB festgesetzt, RVO vom	LSB nicht festgesetzt bzw. aufgehoben	Neufestsetzung, RVO vom bzw. geplant
Dresden	30.01.2012		
Düsseldorf	25.10.2011		
Erfurt-Weimar	23.06.2014		
Frankfurt	03.09.2011		In Planung
Frankfurt-Hahn	27.07.2016		
Friedrichshafen	20.12.2010		
Hamburg	21.02.2012		
Hannover-Langenhagen	14.09.2010		
Heringsdorf	X	Berechnete Lärmkonturen liegen innerhalb des Flugplatzgeländes	
Karlsruhe/Baden-Baden	20.12.2010		
Kassel-Calden	22.03.2013		
Köln/Bonn	07.12.2011		
Leipzig/Halle	30.01.2012		
Lübeck-Blankensee	15.01.2013		
Mannheim-City	20.12.2010		
Memmingen	06.11.2012		06.09.2022
München	X	Ausbau planfestgestellt, keine LSB- Festsetzung mit Berufung auf § 4 Abs. 4 S. 2	
Münster/Osnabrück	13.03.2012		27.01.2021
Niederrhein	07.12.2013		
Nürnberg	09.09.2014		

Flugplätze, alphabetisch	LSB festgesetzt, RVO vom	LSB nicht festgesetzt bzw. aufgehoben	Neufestsetzung, RVO vom bzw. geplant
Paderborn/Lippstadt	11.12.2012		10.01.2023
Saarbrücken	09.08.2011		
Stuttgart	20.12.2010		
Sylt	02.06.2010		
Tegel	17.12.2019	Am 05.05.2021 außer Kraft getreten wegen Schließung.	

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

An drei Standorten ist kein Lärmschutzbereich ausgewiesen worden, da die prognostizierte Fluglärmbelastung zu gering war. Am Flughafen München hat man wegen der bereits erfolgten Planfeststellung von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, bislang keinen LSB festzusetzen, vgl. § 4 Abs. 4 S. 2.

An vier Flugplätzen ist bereits eine Neufestsetzung erfolgt, für Frankfurt ist sie geplant und die Festsetzung folgt demnächst. Bei der Beantwortung dieser Fragen kam teilweise aus den Vollzugsbehörde folgende Vollzugsfragen:

*Als Beispiel wurde genannt, dass die Wohneinheit sowohl nach bisheriger als auch nach neuer Festsetzung in einer anspruchsberechtigten Zone liege. Die prognostizierte Lärmbelastung für die Wohneinheit ist unverändert; bisher sind keine Ansprüche geltend gemacht worden. Können die Eigentümer*innen jetzt Ansprüche geltend machen?*

Gem. § 9 Abs. 1 und 2 FluLärmG ist die Entstehung von Ansprüchen von der Festsetzung eines Lärmschutzbereichs abhängig. Eine Regelung, dass dies bei erneuter Festsetzung gem. § 4 Abs. 6 FluLärmG in Verbindung mit § 4 Abs. 5 FluLärmG nicht gilt, ist im Gesetz nicht enthalten.

- ▶ *Ein Anspruchsausschluss nach § 9 Abs. 3 Satz 1 FluLärmG findet nicht statt, da es sich um Bestandsimmobilien handelt.*
- ▶ *Ein Anspruchsausschluss nach § 9 Abs. 3 Satz 2 FluLärmG erfolgt nicht, weil in der Vergangenheit keine Erstattungen erfolgt sind.*
- ▶ *Eine Berufung auf den Sinn und Zweck der Ausschlussfrist nach § 9 Abs. 7 Satz 2 FluLärmG wirft die Frage auf, ob Anspruchsberechtigten diese Regelung auch nach einer Neufestsetzung entgegengehalten werden kann, zumal ihre bisherige Untätigkeit weder als Verzicht noch als Verwirkung etc. gewertet werden kann.*
- ▶ *Eine Berufung auf § 5 Abs. 3 dritte Alternative der 2. FlugLSV scheitert am Wortlaut „vor dem 15. September 2009“. Eine analoge Anwendung stößt auf Bedenken, da in der Norm von „Aufwendungen für weitere bauliche Schallschutzmaßnahmen“ die Rede ist, d.h. davon ausgegangen wird, dass bereits in der Vergangenheit Aufwendungsersatz geleistet wurde, was aber nicht der Fall ist.*

5.2 Bauliche Schallschutzmaßnahmen nach FluLärmG: Anträge und Bewilligungen

Das Erstattungsverfahren selbst richtet sich nach den landesrechtlichen Vorschriften bzw. wird teilweise auch standortspezifisch organisiert. So können die Anspruchsberechtigten z. B. in Bremen und Hannover zwischen einem zivilrechtlichen Verfahren (direkt beim Flughafenbetreiber) und dem behördlichen Verfahren wählen.

Tabelle 65: Übersicht Wohneinheiten im LSB und Wohneinheiten, für die Anträge auf baulichen Schallschutz gestellt wurden (inklusive Bewilligungen)

Flugplätze mit LSB (alphabetisch)	Anzahl WE im LSB	Anzahl der WE, für die Anträge gestellt wurden	Anzahl bewilligter Anträge für WE
Berlin-Brandenburg	6.921 (Brandenburg); „nur wenige“ in NSZ (Berlin)	144 (Brandenburg, ca. 2 %); „nur wenige“ (Berlin)	1
Bremen	Ca. 2.500	700 (Anfragen)	48
Dortmund	Keine Angabe	0	0
Dresden	Keine Angabe	Keine Angabe	Keine Angabe
Düsseldorf	Keine Angabe	39	0
Erfurt-Weimar	143	2 (ca. 1,4 %)	0
Frankfurt/Main	81.500	39.700 (ca. 49 %)	34.700
Frankfurt-Hahn	178	0	0
Friedrichshafen	1	0	0
Hamburg	9.500	1.626 (ca. 17 %)	1.380
Hannover-Langenhagen	8.295	557 (ca. 7 %)	363
Karlsruhe/Baden-Baden	Keine Kenntnis	0	0
Kassel-Calden	Keine anspruchsberechtigte WE im LSB	0	0
Köln/Bonn	Keine Angabe	55	0
Leipzig/Halle	Keine Angabe	Keine Angabe	Keine Angabe
Lübeck-Blankensee	Keine Angabe	Keine Angabe	Keine Angabe
Mannheim-City	Keine anspruchsberechtigte WE im LSB	0	0
Memmingen	Keine Angabe	0	0
Münster/Osnabrück	Keine Angabe	2	0
Niederrhein	Keine Angabe	5	0
Nürnberg	Ca. 3.000	44 (ca. 1,5 %)	29

Flugplätze mit LSB (alphabetisch)	Anzahl WE im LSB	Anzahl der WE, für die Anträge gestellt wurden	Anzahl bewilligter Anträge für WE
Paderborn/Lippstadt	Keine Angabe	0	0
Saarbrücken	Keine anspruchsberechtigte WE im LSB	0	0
Stuttgart	4.700	77 (ca. 1,6 %)	58
Sylt	Keine anspruchsberechtigte WE im LSB (LSB auf Flughafengelände)	0	0

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

An vier Standorten gibt es keine anspruchsberechtigten Wohneinheiten im LSB, im LSB von Friedrichshafen nur eine. Fasst man das zusammen, so verbleiben von den 25 Flugplätzen mit LSB nur 21 Flugplätze mit mindestens einer anspruchsberechtigten Wohneinheit.

Das Antragsverhalten ist insgesamt auf einem sehr niedrigen Niveau. Nur teilweise konnte die Anzahl der anspruchsberechtigten Wohneinheiten in den LSB erhoben werden. Dort, wo dies möglich war, weist nur der Ausbauflyghafen Frankfurt einen hohen Anteil (ca. 49 %) von gestellten Anträgen auf. Danach folgt Hamburg mit rund 17 % Anträge im Verhältnis zu den im LSB gelegenen Wohneinheiten. Die weiteren Flugplätze, für die Zahlen vorlagen, rangieren bezüglich der relativen Antragsquote im niedrigen einstelligen Bereich. Auch für die Flugplätze, für die keine Angaben über die Anzahl der anspruchsberechtigten Wohneinheiten gemacht werden konnten, sind die Antragszahlen sehr gering.

Nicht im Detail bekannt bzw. nicht Gegenstand dieser Erhebung ist die Art und Weise der Informationsvermittlung über die Festsetzung der Lärmschutzbereiche und der damit bestehenden Erstattungsmöglichkeiten für die Antragsberechtigten. Hier wird davon ausgegangen, dass mangelnde Transparenz und Informationsverbreitung ursächlich sein kann für die sehr geringe Quote der gestellten Anträge insgesamt. Im Umkehrschluss sind es die Ausbausituationen, die – begleitet mit größerer medialer Aufmerksamkeit und Informationsangeboten seitens Behörden, Kommunen und Flughafenbetreiber – auch mehr Anträge auf passiven Schallschutz verzeichnen. Dies gilt für Frankfurt und kann auch für Berlin gelten, gleichwohl sich dort der Großteil der Anträge und Erstattungen auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses bewegt.

Allgemein: Kritisiert wurde von den Befragten teilweise (als Ergänzung zum Fragebogen), dass sowohl die Fristen für die Entstehung des Anspruches auf baulichen Schallschutz als auch für die Geltendmachung der Ansprüche weder vollzugstauglich noch nachvollziehbar seien. Hingewiesen wird auf das Schutzgut – Schutz der Menschen vor Fluglärm – und dass vor diesem Hintergrund durch das Abwarten bis zum sechsten Jahr nach Ausweisung der Lärmschutzbereiche (für die Anspruchsstellung) eine Schutzlücke entstehe. Zur Unterstützung dieses Argumentes kann hier auf verschiedene lokale Regelungen hingewiesen werden, die ein Vorziehen der Ansprüche durch die Flughafenbetreiber selbst vorsehen.

5.3 Gründe für abgelehnte Anträge

Wenn Anträge auf baulichen Schallschutz gestellt und von der zuständigen Behörde abgelehnt wurden, zeigt sich das folgende Bild (hier werden die Gründe ausschließlich für die gesetzlichen Ansprüche qualitativ zusammengefasst):

Tabelle 66: Ablehnungsgründe für Anträge für Aufenthalts- und Schlafräume (Zusammenfassung der Einschätzungen)

Ablehnungsgründe ...	... für Anträge für Aufenthaltsräume	... für Anträge für Schlafräume
Im Rahmen freiwilliger Schallschutzprogramme oder in sonstiger Weise wurden bereits Aufwendungen erstattet bzw. es bestand ein Anspruch.	Häufig	Häufig
Räume mussten schon bei ihrer Errichtung den Schallschutzanforderungen genügen, die vor dem 15. September 2009 galten.	Gelegentlich bis sehr oft	Gelegentlich bis sehr oft
Räume liegen nicht in der Tag-Schutzzzone 1 bzw. in der Nacht-Schutzzzone.	Gelegentlich bis häufig	(Überwiegend) Selten
Räume verfügten bereits über das erforderliche Bauschalldämm-Maß.	Eher häufig	Gelegentlich bis sehr oft
Räume werden nicht als schutzbedürftig gemäß FluLärmG anerkannt.	Selten	Selten bis gelegentlich

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Übergreifende Gründe für die Ablehnungen wurden jeweils unter *eher nie* / *selten* / *gelegentlich* genannt und betrafen:

- ▶ Antragstellende waren nicht anspruchsberechtigt;
- ▶ Antragstellung nach Fristablauf und
- ▶ mangelnde Mitwirkung der Antragstellenden.

5.4 Gründe für nicht realisierte bauliche Schallschutzmaßnahmen

Nach Einschätzung der hier befragten Zuständigen aus den Landesministerien bzw. Flughafenbetreibern (und teilweise auch aus den übermittelten Daten ablesbar) kommt es auch zu einem „Auseinanderfallen“ zwischen einem bestehenden Anspruch auf passiven Schallschutz und der Realisierung dieser Maßnahme. Das heißt, Anspruchsberechtigte haben die Möglichkeit, bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet zu bekommen und lassen dennoch die erstattungsfähige Maßnahme nicht einbauen. *Sehr oft*, so die Einschätzung der hier Befragten, liegt dies daran, dass die konkrete Einzelmaßnahme abgelehnt wird, und dabei wird in der Regel die Belüftungseinrichtung genannt. Wenn die Einzelmaßnahme aufgrund der bestehenden Vorfinanzierung durch den Anspruchsberechtigten abgelehnt wird, bezieht sich dies in der Regel auf die Dachdämmung. Fenster und Fenstertüren werden in der Regel von den Anspruchsberechtigten realisiert, häufig auch die Rollladenkastendämmung.

5.5 Kostenfolgen nach dem FluLärmG (zivile Flugplätze)

Insgesamt konnten mit Stand zum 31.01.2023 Kosten für baulichen Schallschutz an den zivilen Flugplätzen aufgrund der gesetzlichen Ansprüche gem. FluLärmG/2. FlugLSV in Höhe von rund 32 Mio. EUR ermittelt werden. Die Tabelle listet die Flugplätze in alphabetischer Reihenfolge auf, bei denen überhaupt gesetzliche Ansprüche realisiert wurden. An Flugplätzen, die hier nicht aufgeführt sind, wurden entweder gar keine gesetzlichen Ansprüche realisiert bzw. dort sind teilweise bauliche Schallschutzmaßnahmen auf Grundlage von Planfeststellungsbeschlüssen

erstattet worden. Die Summen sind gerundet. Die Möglichkeiten für Anwohnende, baulichen Schallschutz zu beantragen, sind weitestgehend beendet (siehe nachfolgende Tabelle).

Tabelle 67: Kostenfolgen für bauliche Schallschutzmaßnahmen nach FluLärmG 2007 – Übersicht: zivile Flugplätze

Flugplätze, an denen Erstattungen gezahlt wurden	Summe Erstattungen in EUR	Summe Zusicherungen in EUR	Antragsfrist läuft noch? Wenn ja, dann bis Datum
Berlin-Brandenburg	/	1.750	22.08.2023
Bremen ¹⁰⁰	323.000	/	/
Frankfurt/Main	25.933.000	/	/
Hamburg	3.623.000	/	/
Hannover-Langenhagen ¹⁰¹	2.225.000	/	Unbegrenzt ¹⁰²
Nürnberg	7.000	74.000	30.09.2024
Stuttgart	170.000	/	/
Gesamt	32.281.000	75.750	

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Es zeigt sich, dass die erstatteten baulichen Schallschutzmaßnahmen an den zivilen Flugplätzen auf Basis des FluLärmG/2. FlugLSV mit rund 32 Mio. EUR deutlich unter den Kostenschätzungen lagen, die im Zuge der Novellierung des FluLärmG 2007 prognostiziert wurden. Die Gründe dafür sind folgende:

- ▶ In einigen wenigen Fällen liegen keine anspruchsberechtigten Wohneinheiten im LSB bzw. der LSB befindet sich innerhalb des Flughafengeländes und/oder es wurde kein LSB festgesetzt (wie z. B. München).
- ▶ Erstattungen können nur nach Antragstellung durch die Anspruchsberechtigten erfolgen. Insgesamt sind die Antragszahlen deutlich niedriger als erwartet¹⁰³ (teilweise sind gar keine Anträge gestellt worden).
- ▶ Auffällig ist dort, wo konkrete Daten über die Zusicherung bzw. einem Vorverfahren in Relation zur tatsächlichen Erstattung vorliegen, dass von der Möglichkeit, baulichen Schallschutz realisieren zu können, in teilweise erheblichen Umfang kein Gebrauch gemacht wurde (Beispiel Verkehrsflughafen Frankfurt/Main).

¹⁰⁰ Für Bremen wird die Gesamtsumme des behördlichen und des zivilrechtlichen Erstattungsverfahrens über den Flughafenbetreiber angegeben, vgl. Kapitel 3.5.1.4.

¹⁰¹ Für Hannover sind die Erstattungen über das behördliche und dem zivilrechtlichen über den Flughafenbetreiber in einer Summe zusammengefasst, vgl. Kapitel 3.9.3.9.

¹⁰² Siehe vorherige Fußnote.: Im zivilrechtlichen Erstattungsverfahren sind keine Antragsfristen vorgesehen.

¹⁰³ Das UBA ist im Idealfall von einer Antragsquote von 25 % ausgegangen.

- Ein zusätzlicher Grund, warum Erstattungen nach dem FluLärmG entweder gar nicht erst beantragt wurden, sind die (weiterreichenden) Festsetzung in Planfeststellungsbeschlüssen. Insbesondere beim Flughafen Berlin Brandenburg sind die Unterschiede zwischen dem gesetzlichen Anspruch und dem nach PFB enorm.
- Zudem ist darauf hinzuweisen, dass an nahezu allen größeren Standorten in den letzten 20 Jahren freiwillige Schallschutzprogramme aufgesetzt wurden und erkennbar erhebliche finanzielle Mittel in die Realisierung baulicher Schallschutzmaßnahmen geflossen sind. Wie die freiwilligen Schallschutzprogramme finanziert wurden (durch die Flughafenbetreiber, Fluggesellschaften, Landesmittel) konnte im Rahmen dieser Erhebung nicht ermittelt werden.

Die folgende Tabelle listet die Erstattungssummen im Rahmen von Planfeststellungsbeschlüssen auf, die im Zuge der Erhebung übermittelt wurden.

Tabelle 68: Erstattungen aufgrund PFB – Übersicht: zivile Flugplätze

Flugplätze mit Festsetzungen zum baulichen Schallschutz im PFB	Summe Erstattungen in EUR	Summe Zusicherungen/noch offen in EUR	Frist läuft noch?
Berlin-Brandenburg	121.300.000 (inklusive Außenwohnbereichsentschädigung)	Ca. 45.000.000	22.08.2023
Frankfurt-Hahn	7.500.000	/	/
Erfurt-Weimar	2.080.000	/	„zeitlich unbegrenzt“
Gesamt	130.880.000	Ca. 45.000.000	

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

5.6 Schutzbedürftige Einrichtungen

An den meisten Standorten ist nicht bekannt, wie viele schutzbedürftige Einrichtungen im LSB liegen. Bei den beiden Ausbaufällen zeigt sich erneut die Besonderheit, dass bauliche Schallschutzmaßnahmen seitens der schutzbedürftigen Einrichtungen in Anspruch genommen wurden, bei den anderen Standorten eher kaum bzw. nicht. In der folgenden Tabelle sind nur die Standorte aufgenommen worden, die entweder Kenntnis hatten über die Anzahl der schutzbedürftigen Einrichtungen oder an denen Anträge auf baulichen Schallschutz von diesen Einrichtungen gestellt wurden.

Tabelle 69: Schutzbedürftige Einrichtungen und Erstattung baulicher Schallschutzmaßnahmen

Flugplätze, alphabetisch	Kenntnis über schutzbedürftige Einrichtungen?	Anzahl Anträge	Anzahl Bewilligungen	Anzahl Ablehnungen
Berlin- Brandenburg (nach PFB)	/	49	45	4
Frankfurt	/	51	38	13
Hamburg	/	5	5	0
Hannover- Langenhagen	19	4	4	0
Stuttgart	9	/	/	/
Gesamt	28	109	92	17

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

5.7 Klageverfahren

Insgesamt sind nur an einzelnen Standorten Klagen gegen die Festsetzung bzw. Erstattung baulicher Schallschutzmaßnahmen eingelegt worden. Auch hier zeigt sich die Auffälligkeit, dass es die beiden Ausbaufugplätze Frankfurt und Berlin sind, die insgesamt mit vielen Erstattungsverfahren und auch mit vielen Auslegungsfragen befasst waren.

Tabelle 70: Klageverfahren gegen die Festsetzung/Erstattung baulicher Schallschutzmaßnahmen

Flugplätze, alphabetisch	Anzahl Klagen	Abgewiesen/Zurückgenommen	Erfolgreich
Berlin-Brandenburg (nach PFB)	Ca. 35	Keine Angaben	Keine Angaben
Bremen	1	1	/
Frankfurt	55	52 (3 insgesamt noch anhängig)	/
Hannover- Langenhagen	3	2 (1 noch anhängig)	/

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

5.8 Ausnahmen von Bauverboten für schutzbedürftige Einrichtungen

Im Gegensatz zur Anzahl der Wohneinheiten im LSB liegen vergleichbare Daten (Anzahl) über schutzbedürftige Einrichtungen im LSB nur selten vor. Teilweise ist jedoch bekannt, ob überhaupt Anträge auf die Erteilung von Ausnahmen gestellt wurden. Die folgende Tabelle zeigt die Standorte, an denen Anträge auf Ausnahmen gestellt wurden, inklusive der Ergebnisse der behördlichen Entscheidung.

Tabelle 71: Anträge auf Ausnahmen von den Bauverboten (schutzbedürftige Einrichtungen)

Flugplätze, alphabetisch	Anzahl Anträge	Anzahl Genehmigungen	Anzahl Ablehnungen
Bremen	2	2	0
Frankfurt	144	142	2
Hamburg	13	13	0
Hannover	3	3	0
Gesamt:	162	160	2

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

6 Zusammenfassung des Vollzugstandes für die militärischen Flugplätze

Für 15 militärische Flugplatz-Standorte, die grundsätzlich unter § 2 Abs. 2 FluLärmG fallen, wurden an 12 Standorten LSB festgesetzt. An 4 Standorten sind Anträge auf Erstattung baulicher Schallschutzmaßnahmen eingereicht worden, an drei sind auch bauliche Schallschutzmaßnahmen bewilligt und realisiert worden bzw. befinden sich derzeit in der Realisierung.

Tabelle 72: Festsetzung der Lärmschutzbereiche nach FluLärmG 2007 – Übersicht: militärische Flugplätze

	LSB festgesetzt	Davon LSB neu festgesetzt	Anträge gestellt	Anträge bewilligt	Anträge seitens Antragsteller*in nicht weiter verfolgt	Anträge abgelehnt
Anzahl	12	1	28	13	6	11

Zusammenstellung: Öko-Institut e.V.

Die Erstattungen belaufen sich insgesamt für die 13 bewilligten Anträge auf 270.437 EUR (davon befinden sich derzeit 100.668 EUR in der Realisierung).

Sowohl die Anzahl der Anträge und auch der Bewilligungen und insgesamt der Aufwendungen, die der Bund für die militärischen Flugplätze leistet, bewegen sich auf einem sehr niedrigen Niveau. Hinzuweisen ist, dass bis auf die Neufestsetzung in Geilenkirchen 2020 an allen anderen Standorten mit LSB die Antragsfrist abgelaufen ist.

7 Quellenverzeichnis

acon Environmental Consultants (2022): Rechnerischer Nachweis der Flug- und Bodenlärmbelastung für das Jahr 2021 am Verkehrslandeplatz Augsburg, ACB-0122-3665/42. Unter Mitarbeit von Leitenstorfer, U. Flughafen Augsburg GmbH (Hg.), 26.01.2022. Online verfügbar unter <https://www.augsburg-airport.de/download/laermpegelberechnung-2021/?wpdmdl=1741&refresh=63773f3aa28861668759354>, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

AVIA Consult GmbH (2019): Schalltechnisches Fluglärmgutachten über die Fluglärmbelastung im Umfeld des Flughafens Braunschweig-Wolfsburg. Unter Mitarbeit von Bartel, R.; Künzel, L. und Truong, A. D., 10.04.2019. Online verfügbar unter https://uvp.niedersachsen.de/documents-ige-ng/igc_ni/8BD4146C-CE83-44DB-9A2D-6983AF2D6186/3.1%20EDVE_Flugl%C3%A4rm_GA.pdf, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Barth, R.; Brohmann, B.; Arps, H.; Hochfeld, C. (2005): Kostenfolgen der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, Dokumentation der Ergebnisse. Öko Institut e.V. (Hg.). Online verfügbar unter <https://www.oeko.de/publikationen/p-details/kostenfolgen-der-novelle-des-gesetzes-zum-schutz-gegen-fluglaerm>, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Bayerischer Landtag (2018): Schriftliche Anfrage zu Lärmschutzzonen an Flughäfen in Bayern, Drucksache 17/18916 (Drucksache), 06.06.2018 (17/18916). Online verfügbar unter https://www.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP17/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/17_0018916.pdf, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

BMU (2004): Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen. Bonn, 22.06.2004. Online verfügbar unter http://www.flughafen-bi.de/downloads/Fluglaermgesetz_Entwurf_2004_06_22.pdf, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

CSU; Freie Wähler (2018): Für ein bürgernahes Bayern, Koalitionsvertrag für die Legislaturperiode 2018-2023. Online verfügbar unter https://www.csu.de/common/csu/content/csu/hauptnavigation/dokumente/2018/Koalitionsvertrag_Gesamtfassung_final_2018-11-02.pdf, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Deutscher Bundestag – 16. Wahlperiode (2006): Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen, Gesetzesentwurf der Bundesregierung. Drucksache 16/508 (Drucksache). Deutscher Bundestag – 16. Wahlperiode (Hg.), 02.02.2006 (16/508). Online verfügbar unter <https://dserver.bundestag.de/btd/16/005/1600508.pdf>, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Deutscher Bundestag – 19. Wahlperiode (2019): Erster Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, Unterrichtung durch die Bundesregierung. Drucksache 19/7220 (Drucksache). Deutscher Bundestag – 19. Wahlperiode (Hg.), 18.01.2019 (19/7220). Online verfügbar unter <https://dserver.bundestag.de/btd/19/072/1907220.pdf>, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Ekardt, F.; Heß, F. (2019): Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm 1. Auflage (NomosKommentar). Baden-Baden: Nomos.

Elsen, K. (27.04.2012): Lärmschutz gibt's auf Antrag. In: General-Anzeiger, 27.04.2012. Online verfügbar unter https://ga.de/region/laermenschutz-gibt-s-auf-antrag_aid-40877321, zuletzt geprüft am 17.07.2023.

Flughafen Düsseldorf GmbH (2015): Schutz vor Fluglärm, Unser freiwilliges Lärmschutzprogramm im Überblick. Flughafen Düsseldorf GmbH (Hg.). Online verfügbar unter <https://www.dus.com/-/media/dus/konzern/nachbarn/schallschutzprogramm/dusbroa4laermenschutz06final.ashx>, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Flughafen Erfurt GmbH (o.J.): Umwelt. Online verfügbar unter <https://www.flughafen-erfurt-weimar.de/unternehmen/umwelt.html>, zuletzt geprüft am 17.07.2023.

Flughafen Köln/Bonn GmbH (2017): Planfeststellungsverfahren Flughafen Köln/Bonn, Planfeststellungsantrag gemäß § 8 Abs. 1 und Abs. 4 LuftVG. Unter Mitarbeit von Steingroß, V., Flughafen Köln/Bonn GmbH. Online verfügbar unter https://www.vm.nrw.de/verkehr/luftverkehr/Planfeststellungsverfahren-Erweiterung-Vorfeld-A-Flughafen-Koeln_Bonn/01a-Antragsschreiben.pdf, zuletzt geprüft am 17.07.2023.

Flughafen Köln/Bonn GmbH (o.J.): Schallschutzmaßnahmen für die Nachbarschaft. Online verfügbar unter <https://www.cgn-nebenan.de/laerschutz/schallschutzprogramm.html>, zuletzt geprüft am 17.07.2023.

Flughafen München (o.J.): Aktiv gegen Fluglärm, Webseite des Flughafens München. Online verfügbar unter <https://www.munich-airport.de/aktiv-gegen-fluglaerm-123125>, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Flughafen Stuttgart (o.J.): Schallschutzprogramme in der Region Filder. Flughafen Stuttgart (Hg.). Online verfügbar unter <https://www.staedtebauliche-laermfibel.de/pdf/Flyer-Filder.pdf>, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Fluglärm-Kommission Lübeck (2017): 7. Sitzung der Fluglärm-Kommission Lübeck, öffentliches Protokoll, 06.04.2017. Online verfügbar unter https://www.schleswig-holstein.de/mm/downloads/LBVSH/Aufgaben/Luftverkehr/Laerschutz_HL/hl_protokoll_060417.pdf, zuletzt geprüft am 17.07.2023.

FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH (2022): Wie grün kann ein Airport sein?, Umweltbericht 2022. FMO Flughafen Münster/Osnabrück GmbH (Hg.). Online verfügbar unter https://www.fmo.de/fileadmin/Content/Green_Airport/Umweltbericht/Umweltbericht_2022.pdf, zuletzt geprüft am 17.07.2023.

Freie Hansestadt Bremen (o.J.): Neuer Lärmschutzbereich für den Verkehrsflughafen Bremen. Freie Hansestadt Bremen (Hg.). Online verfügbar unter <https://www.wissenschaft-haefen.bremen.de/laerschutzbereich-schallschutz-10875>, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Hannover Airport (2019): Schallschutzprogramm2019. Online verfügbar unter <https://www.hannover-airport.de/unternehmen-airport/laerschutz/schallschutzprogramm2019>, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (o.J.): Baulicher Schallschutz, Förderrichtlinien Regionalfondsgesetz. Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (Hg.). Online verfügbar unter <https://wirtschaft.hessen.de/verkehr/luftverkehr/baulicher-schallschutz>, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Landesdirektion Sachsen (26.10.2005): Pressemitteilung: Bunte Vögel landen in Dresden auf festem Grund, Regierungspräsidium Dresden schließt Planfeststellung für die Erneuerung der Start- und Landebahn des Flughafens Dresden ab. 52/2005. Online verfügbar unter https://www.lds.sachsen.de/?ID=1189&art_param=128&reduce=0&search=planfeststellungsbeschluss, zuletzt geprüft am 17.07.2023.

Landtag Nordrhein-Westfalen – 17. Wahlperiode (2018): Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 640 vom 15. Dezember 2017 der Abgeordneten Josefine Paul Bündnis 90/Die Grünen Drucksache 17/1535, Drucksache 17/1725 (Drucksache), 16.04.2018 (17/1725). Online verfügbar unter <https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD17-1725.pdf>, zuletzt geprüft am 17.07.2023.

Mitteldeutsche Flughafen AG (o.J.): Lärmschutz. Online verfügbar unter <https://www.mdf-ag.com/unternehmen/umwelt/flughafen-dresden-gmbh/laerschutz/>, zuletzt geprüft am 17.07.2023.

Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz (o.J.): Lärmschutzbereich Flugplatz Braunschweig-Wolfsburg. Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz (Hg.). Online verfügbar unter https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/larmschutz/fluglarm/larmschutzbereiche/flughafen_braunschweig/laermeschutzbereich-flugplatz-braunschweig-wolfsburg-128640.html, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Regierung von Oberbayern (2002): Planfeststellungsbeschluss für den Verkehrslandeplatz Augsburg. 315.30-3736-A-P, Regierung von Oberbayern. Regierung von Oberbayern (Hg.). Online verfügbar unter https://www.fluglaerm-augsburg.de/content/download/amtliches/planfeststellungsbeschluss_02_02_15.pdf, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Regierung von Oberbayern (2013): Planfeststellungsbeschluss für die Erweiterung des Verkehrsflughafens Memmingen. 25-30-3736-MM-2, 01.03.2013. Online verfügbar unter https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/2013-03-01_planfeststellungsbeschluss_verkehrsflughafen_memmingen.pdf, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Regierungspräsidium Karlsruhe (2005): Ausbau des Flughafens Karlsruhe/Baden-Baden Baden-Airpark GmbH, Planfeststellungsbeschluss. Az.: 15-3846.0-2/2, 22.06.2005. Online verfügbar unter <https://www.baden-airpark.de/wp-content/uploads/planfeststellungsbeschluss-1.pdf>, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Regierungspräsidium Stuttgart (2014): Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart, Teil 2: Maßnahmenplanung. Regierungspräsidium Stuttgart (Hg.). Online verfügbar unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/RP-Internet/Stuttgart/Abteilung_5/Referat_54.1/DocumentLibraries/Documents/541_s_lap_flughs_Massnahme_nb.pdf, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Schulze, F.; Schütte, S.; Lieber, T.; Arps, H. (2016): Evaluation der 2. Fluglärmschutzverordnung. Umweltbundesamt (Hg.). Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/evaluation-der-2-fluglaermeschutzverordnung>, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Schütte, S.; Brohmann, B.; Brunn, C.; Keimeyer, F.; Scherf, C.-S.; Arps, H. (2018): Weiterentwicklung der rechtlichen Regelungen zum Schutz vor Fluglärm, Gutachten zur Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes (Texte, 35/2018). UBA – Umweltbundesamt (Hg.). Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/weiterentwicklung-der-rechtlichen-regelungen-schutz>, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

SPD; Bündnis 90/Die Grünen; FDP (2021): Mehr Fortschritt wagen, Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021 – 2025 zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD), BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN und den Freien Demokraten (FDP). Online verfügbar unter <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/974430/1990812/1f422c60505b6a88f8f3b3b5b8720bd4/2021-12-10-koav2021-data.pdf?download=1>, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

Stadt Augsburg (2009): Amtsblatt Nummer 49 (Amtsblatt). Stadt Augsburg (Hg.), 04.12.2009 (49). Online verfügbar unter https://www.augsburg.de/fileadmin/user_upload/footer/amtsblatt/2009/Amtsblatt-2009-49.pdf, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

UBA – Umweltbundesamt (2017): Fluglärmbericht 2017 des Umweltbundesamtes, Texte 56/2017. Unter Mitarbeit von Weinandy, R. und Myck, T. Umweltbundesamt (Hg.). Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-07-17_texte_56-2017_fluglaermbericht_v2.pdf, zuletzt geprüft am 14.07.2023.

A Anhang: Online-Fragebogen

Im Folgenden ist der Online-Fragebogen in Form von Bildschirmfotos dargestellt:

Vollzugsstand der 2. FlugLSV

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bitten Sie herzlich, an der Erhebung des Vollzugsstandes der 2. FlugLSV mitzuwirken.

Näheres zu dem vom Umweltbundesamt beauftragten Projekt finden Sie hier: [Empfehlungsschreiben UBA](#)

Wir haben Ihnen zur Vorbereitung den Fragekatalog bereits per Mail zugesandt. Bei Fragen, die Sie mit "nein" beantworten, werden Sie entsprechend weitergeleitet, so dass sich nicht der ganze Fragebogen aufklappt. Sie können den Fragebogen speichern und schließen und über den Link erneut öffnen und dann an der letzten Stelle weiter arbeiten. Dazu müssen Sie einen Benutzernamen, Passwort und eine Mailadresse angeben. Auch haben Sie die Möglichkeit, über den "Zurück"-Button unten links in der Umfrage zu vorherigen Fragen zu gelangen. Sollte es Probleme geben, wenden Sie sich gerne an uns.

Ein weiterer Hinweis: Wir gehen davon aus, dass Sie idR über alle nötigen Informationen verfügen, um unsere Fragen zu beantworten. Sollte es Fragen geben, für deren Beantwortung eine Mitwirkung nachgeordneter Behörden nötig ist, bitten wir Sie, dies zu koordinieren. Sollte eine Mitwirkung des jeweiligen Flughafenbetreibers notwendig sein, kontaktieren Sie diesen bitte. Mit der ADV (Herr Ambrosius) haben wir im Vorfeld Rücksprache gehalten und die ADV hat ihre Mitglieder gebeten, bei möglichen Rückfragen zu unterstützen.

Wir bedanken uns für Ihre Mühe. Uns ist bewusst, dass wir die Befragung in der Urlaubszeit starten. Wir freuen uns auf eine Rückmeldung bis zum 15. September 2022. Sollte Ihnen das zeitlich nicht möglich sein, melden Sie sich bitte. Wir finden sicherlich eine für Sie passende Lösung.

Viele Grüße,
Silvia Schütte

Dies ist eine anonyme Umfrage.

In den Umfrageantworten werden keine persönlichen Informationen über Sie gespeichert, es sei denn, in einer Frage wird explizit danach gefragt.

Wenn Sie für diese Umfrage einen Zugangscode benutzt haben, so können Sie sicher sein, dass der Zugangsschlüssel nicht zusammen mit den Daten abgespeichert wurde. Er wird in einer getrennten Tabelle aufbewahrt und nur aktualisiert, um zu speichern, ob Sie diese Umfrage abgeschlossen haben oder nicht. Es gibt keinen Weg, die Zugangscode mit den Umfrageergebnissen zusammenzuführen.

☐ **Datenschutzerklärung 2. FlugLSV - Online-Umfrage**
[Datenschutzerklärung anzeigen](#)

Weiter

Allgemeine Angaben

***Akteur (Behörde oder Ministerium, Bundesland)**

***Flughafenstandort**
(Bitte füllen Sie pro Flughafen einen Fragebogen aus)

Kontaktdaten für evtl. Rückfragen (freiwillig)

Ausweisung des Lärmschutzbereiches

* Ist an Ihrem Standort ein Lärmschutzbereich (LSB) nach dem FluLärmG 2007 festgesetzt worden?

Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ ja
☐ nein

* Bitte geben Sie das Datum der Festsetzung des Lärmschutzbereiches nach FluLärmG 2007 an.



Format: tt.mm.jjjj

* Status des Flugplatzes gem. § 2 Abs. 2 FluLärmG

Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☐ Neuer oder wesentlich baulich erweiterter Flugplatz
☐ Bestehender Flugplatz

* Art des Flugplatzes bzw. Festsetzungsgrund (§ 4 Abs. 1 Nr. 1-4 bzw. Abs. 8 FluLärmG)

Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☐ Verkehrsflughäfen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr
- ☐ 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
- ☐ militärische Flugplätze, die dem Betrieb von Flugzeugen mit Strahltriebwerken zu dienen bestimmt sind
- ☐ 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
- ☐ LSB wurde festgesetzt wegen Schutz der Allgemeinheit (Abs. 8)

Neufestsetzung gem. § 4 Abs. 5 FluLärmG

* Die regelmäßig durchzuführende Prüfung der Fluglärmbelastung (§ 4 Abs. 5 und 6 FluLärmG)...

! Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ ... wurde durchgeführt (weil zwischenzeitlich Änderung der Anlage bzw. des Betriebes oder 10-Jahres-Frist abgelaufen)
- ☐ ... wurde bislang nicht durchgeführt.

* Die Prüfung ergab ...

! Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ ... dass sich die Lärmbelastung wesentlich verändert hat oder innerhalb der nächsten zehn Jahre voraussichtlich wesentlich verändern wird
- ☐ ... dass sich die Lärmbelastung nicht wesentlich verändert hat oder innerhalb der nächsten zehn Jahre voraussichtlich nicht wesentlich verändern wird

* Ist seitdem eine Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches erfolgt?

! Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ ja
- ☐ nein

* Wann ist die Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches erfolgt?



Format: tt.mm.jjjj

Neufestsetzung gem. § 4 Abs. 5 FluLärmG

* Die regelmäßig durchzuführende Prüfung der Fluglärmbelastung (§ 4 Abs. 5 und 6 FluLärmG)...

! Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☐ ... wurde durchgeführt (weil zwischenzeitlich Änderung der Anlage bzw. des Betriebes oder 10-Jahres-Frist abgelaufen)
- ☒ ... wurde bislang nicht durchgeführt.

* Aus welchem Grund wurde die Prüfung nicht durchgeführt?

! Bitte wählen Sie die zutreffenden Antworten aus:

- ☐ Keine Änderung in der Anlage oder im Betrieb des Flugplatzes.
- ☐ 10-Jahres-Frist ist noch nicht abgelaufen.
- ☐ Die Prüfung wurde aufgrund der Corona-Pandemie verschoben.

Es ist eine Neufestsetzung des Lärmschutzbereiches erfolgt

*Wie hat sich der Lärmschutzbereich durch die Neufestsetzung verändert?
Bitte beschreiben Sie die Veränderung (größer/ kleiner)

*Wann entstehen die Ansprüche auf baulichen Schallschutz durch die Neufestsetzung?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ Regulär: Mit Beginn des 6. Jahres nach Festsetzung
- ☐ Sofort: Dauerschallpegel in Tag-Schutzzone 1 oder Nacht-Schutzzone entsprechend hoch gem. FluLärmG
- ☐ Sofort: freiwilliges Programm/ Planfeststellungsbeschluss/ Gerichtsurteil/ Landesgesetz

*Haben sich im Zuge der Neufestsetzung Vollzugsfragen gestellt, was die Beantragung und Realisierung der passiven Schallschutzmaßnahmen betrifft?

Baulicher Schallschutz, §§ 9, 10 FluLärmG, 2. FlugLSV

Hier interessiert uns die Situation nach der erstmaligen Festsetzung des Lärmschutzbereiches nach dem FluLärmG 2007.

Nennen Sie die Anzahl der Wohneinheiten im Lärmschutzbereich

	Anzahl der Wohneinheiten (bitte geben Sie eine Zahl ein)
NUR in der Tag-Schutzzone 1	
NUR in der Nacht-Schutzzone	
GLEICHZEITIG in der Tag-Schutzzone 1 UND in der Nacht-Schutzzone	

Falls eine Aufteilung nicht möglich ist: Nennen Sie die Anzahl der Wohneinheiten im Lärmschutzbereich insgesamt.

! In dieses Feld dürfen nur Zahlen eingegeben werden.

***Wann entstand an dem Standort der Anspruch auf baulichen Schallschutz für die Tag-Schutzzone 1?**

! Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☐ Regulär: Mit Beginn des 6. Jahres nach Festsetzung
- ☐ Sofort mit Festsetzung (wenn Dauerschallpegel entsprechend hoch gem. § 9 Abs. 1 FluLärmG)
- ☐ Sofort (freiwilliges Programm)
- ☐ Sofort (Planfeststellungsbeschluss)
- ☐ Sofort (Gerichtsurteil)
- ☐ Sofort (Landesgesetz)

***Wann entstand an dem Standort der Anspruch auf baulichen Schallschutz für die Nacht-Schutzzone?**

! Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☐ Der Lärmschutzbereich hat keine Nacht-Schutzzone
- ☐ Regulär: Mit Beginn des 6. Jahres nach Festsetzung
- ☐ Sofort mit Festsetzung (wenn Dauerschallpegel entsprechend hoch gem. § 9 Abs. 2 FluLärmG)
- ☐ Sofort (freiwilliges Programm)
- ☐ Sofort (Planfeststellungsbeschluss)
- ☐ Sofort (Gerichtsurteil)
- ☐ Sofort (Landesgesetz)

***Wurden Anträge auf baulichen Schallschutz nach dem FluLärmG gestellt?**

! Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☐ ja
- ☐ nein

Gestellte Anträge auf baulichen Schallschutz

*Nennen Sie die Anzahl der Wohneinheiten für die Anträge auf baulichen Schallschutz gestellt worden sind.

	Anzahl der Wohneinheiten (bitte geben Sie eine Zahl ein, ggf. auch 0)
NUR in der Tag-Schutzzone 1	
NUR in der Nacht-Schutzzone	
GLEICHZEITIG in der Tag-Schutzzone 1 UND in der Nacht-Schutzzone	

Falls eine Aufteilung nicht möglich ist: Nennen Sie die Anzahl der Anträge im Lärmschutzbereich insgesamt.

📌 In dieses Feld dürfen nur Zahlen eingegeben werden.

*Für wie viele Wohneinheiten sind Anträge bewilligt worden?

	Anzahl der Wohneinheiten (bitte geben Sie eine Zahl ein, ggf. auch 0)
NUR in der Tag-Schutzzone 1	
NUR in der Nacht-Schutzzone	
GLEICHZEITIG in der Tag-Schutzzone 1 UND in der Nacht-Schutzzone	

Falls eine Aufteilung nicht möglich ist: Nennen Sie die Anzahl der bewilligten Anträge im Lärmschutzbereich insgesamt.

📌 In dieses Feld dürfen nur Zahlen eingegeben werden.

*Für wie viele Wohneinheiten sind Anträge abgelehnt worden?

	Anzahl der Wohneinheiten (bitte geben Sie eine Zahl ein, ggf. auch 0)
NUR in der Tag-Schutzzone 1	
NUR in der Nacht-Schutzzone	
GLEICHZEITIG in der Tag-Schutzzone 1 UND in der Nacht-Schutzzone	

Falls eine Aufteilung nicht möglich ist: Nennen Sie die Anzahl der abgelehnten Anträge im Lärmschutzbereich insgesamt.

📌 In dieses Feld dürfen nur Zahlen eingegeben werden.

*Gründe für die Ablehnung (Ablehnungsgründe für Aufenthalts- und Schlafräume werden separat abgefragt)

	sehr oft	häufig	gelegentlich	selten	nie
Antrag wurde nach Fristablauf gestellt	☐	☐	☐	☐	☐
Antragsteller*in war nicht anspruchsberechtigt	☐	☐	☐	☐	☐
Mangelnde Mitwirkung der Antragsteller*in/fehlende Angaben	☐	☐	☐	☐	☐
Wohneinheit liegt außerhalb der Tag-Schutzzone 1 bzw. der Nacht-Schutzzone	☐	☐	☐	☐	☐
Es wurden im Rahmen freiwilliger Schallschutzprogramme oder in sonstiger Weise Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet	☐	☐	☐	☐	☐
Weil im Rahmen freiwilliger Schallschutzprogramme oder in sonstiger Weise ein Anspruch auf die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen bestand (der nicht zu einer Erstattung führte)	☐	☐	☐	☐	☐

Liegen Ihnen zu den einzelnen o.g. Ablehnungsgründen jeweils die konkrete Anzahl vor? Bitte geben Sie diese hier an.

	Anzahl (bitte geben Sie eine Zahl ein)
Antrag wurde nach Fristablauf gestellt	
Antragsteller*in war nicht anspruchsberechtigt	
Mangelnde Mitwirkung der Antragsteller*in/fehlende Angaben	
Wohneinheit liegt außerhalb der Tag-Schutzzone 1 bzw. der Nacht-Schutzzone	
Es wurden im Rahmen freiwilliger Schallschutzprogramme oder in sonstiger Weise Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen erstattet	
Weil im Rahmen freiwilliger Schallschutzprogramme oder in sonstiger Weise ein Anspruch auf die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen bestand (der nicht zu einer Erstattung führte)	

Gab es weitere Gründe für die Ablehnung von Anträgen?

Anzahl (bitte geben Sie eine Zahl ein)

*Ablehnungsgründe bei Aufenthaltsräumen (bauliche Anlagen nach § 1 Satz 2 der 2. FlugLSV)

Es besteht kein Anspruch bei Aufenthaltsräumen weil ...

	sehr oft	häufig	gelegentlich	selten	nie
... sie schon bei ihrer Errichtung den Schallschutzanforderungen genügen mussten , die vor dem 15. September 2009 galten (vgl. § 5 Abs. 3 der 2. FlugLSV)	☐	☐	☐	☐	☐
... sie nicht in der Tag-Schutzzone 1 liegen	☐	☐	☐	☐	☐
... sie bereits über das erforderliche Bauschalldämmmaß verfügen	☐	☐	☐	☐	☐
... sie nicht als solche anerkannt werden (§ 5 Abs. 6 der 2. FlugLSV)	☐	☐	☐	☐	☐

Anträge in Prüfung

* Befinden sich noch Anträge in Prüfung?

! Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ ja
☐ nein

Für wie viele Wohneinheiten befinden sich derzeit Anträge in Prüfung?

	Anzahl der Wohneinheiten (bitte geben Sie eine Zahl ein)
NUR in der Tag-Schutzzone 1	
NUR in der Nacht-Schutzzone	
GLEICHZEITIG in der Tag-Schutzzone 1 UND in der Nacht-Schutzzone	

Falls eine Aufteilung nicht möglich ist: Nennen Sie die Anzahl der Anträge in Prüfung im Lärmschutzbereich insgesamt.

! In dieses Feld dürfen nur Zahlen eingegeben werden.

Bis wann wird voraussichtlich über diese Anträge befunden?

Format: tt.mm.jjjj

Schalltechnische Objektbeurteilung

* Müssen sich Antragsteller*innen selbst um die schalltechnische Objektbeurteilung kümmern, also eine Gutachter*in selbst suchen und beauftragen?

! Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☐ ja
☐ nein

* Gehen die Antragsteller*innen für die schalltechnische Objektbeurteilung in Vorleistung?

! Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☐ ja
☐ nein

* Bei abgelehnten Anträgen: Wer trägt die Kosten für die schalltechnische Objektbeurteilung?

! Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☐ Flughafenbetreiber
☐ Antragsteller*in
☐ Behörde
☐ Sonstiges:

Zusicherungen und Erstattungen

*Wie hoch ist die **Summe der Zusicherungen** für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten?

(Bitte geben Sie den EUR-Betrag als Zahl ein, ggf. auch 0)

	Summe der Zusicherungen in EUR
NUR in der Tag-Schutzzone 1	
NUR in der Nacht-Schutzzone	
GLEICHZEITIG in der Tag-Schutzzone 1 UND in der Nacht-Schutzzone	

Falls eine Aufteilung nicht möglich ist: Geben Sie bitte die **Summe der Zusicherungen** in EUR im Lärmschutzbereich insgesamt ein.

📌 In dieses Feld dürfen nur Zahlen eingegeben werden.

*Sind Maßnahmen zugesichert, für die die **Frist zur Einreichung des Erstattungsantrages** noch läuft?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ ja
☐ nein

Bis wann können die Erstattungsanträge gestellt werden?

Format: tt.mm.jjjj

*Wie hoch ist die zugesicherte Summe für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten, für die **noch kein Antrag auf Erstattung** gestellt wurde?

(Bitte geben Sie den EUR-Betrag als Zahl ein, ggf. auch 0)

	Summe der Zusicherungen in EUR
NUR in der Tag-Schutzzone 1	
NUR in der Nacht-Schutzzone	
GLEICHZEITIG in der Tag-Schutzzone 1 UND in der Nacht-Schutzzone	

Falls eine Aufteilung nicht möglich ist: Geben Sie bitte die **Summe der Zusicherungen, für die noch kein Erstattungsantrag gestellt wurde**, in EUR im Lärmschutzbereich insgesamt ein.

📌 In dieses Feld dürfen nur Zahlen eingegeben werden.

* Wie hoch ist die **Summe der Erstattungen** in EUR für baulichen Schallschutz an Wohneinheiten?
(Bitte geben Sie den EUR-Betrag als Zahl ein, ggf. auch 0)

	Summe der Erstattungen in EUR
NUR in der Tag-Schutzzone 1	
NUR in der Nacht-Schutzzone	
GLEICHZEITIG in der Tag-Schutzzone 1 UND in der Nacht-Schutzzone	

Falls eine Aufteilung nicht möglich ist: Geben Sie bitte die **Summe der Erstattungen** in EUR im Lärmschutzbereich insgesamt ein.

📌 In dieses Feld dürfen nur Zahlen eingegeben werden.

Bewilligte Einzelmaßnahmen für Wohneinheiten in Zahlen

Wie viele Einzelmaßnahmen für Wohneinheiten wurden bewilligt?

	Anzahl der Einzelmaßnahmen (Bitte geben Sie eine Zahl ein)
Dachdämmung	
Fenster und Fenstertüren	
dezentrale Belüftungseinrichtungen, insbesondere Außenwand-Luftdurchlässe (ALD)	
wohnungszentrale Zu-/Abluftsysteme	
Rolladenkastendämmung	
sonstige baul. Schallschutzmaßnahmen (Bitte nennen Sie Art und Anzahl)	

Gab es weitere bewilligte Maßnahmen (Nebenleistungen, keine baulichen Schallschutzmaßnahmen), die über die in der 2. FlugLSV genannten Streich- und Putzarbeiten hinaus gehen?
(Bitte nennen Sie Art und wenn möglich Anzahl)

Überprüfung (Abnahme) der realisierten Einzelmaßnahmen

* Findet eine Überprüfung (Abnahme) der realisierten Einzelmaßnahmen statt?
(Hinweis: Wir befinden uns hier ausschließlich bei den Ansprüchen nach FluLärmG.)

Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ ja
☐ nein

Wer übernimmt die Überprüfung (Abnahme) der Einzelmaßnahmen?

Bitte wählen Sie die zutreffenden Antworten aus:

- ☐ Sonstiges:
- ☐ Flughafenbetreiber
- ☐ Behörde
- ☐ keiner

Auseinanderfallen von Zusicherung und Erstattungssumme

Wenn die Zusicherung und die Erstattungssumme auseinanderfallen, welche Maßnahmen des baulichen Schallschutzes wurden nicht realisiert?

	sehr oft	häufig	gelegentlich	selten	nie	Keine Antwort
Dachdämmung	☐	☐	☐	☐	☐	☒
Fenster und Fenstertüren	☐	☐	☐	☐	☐	☒
Belüftungseinrichtungen	☐	☐	☐	☐	☐	☒
Automatische (Zeitschaltuhren) Fensteröffner	☐	☐	☐	☐	☐	☒
Rollladenkastendämmung	☐	☐	☐	☐	☐	☒

Gibt es weitere Maßnahmen bei denen Zusicherung und Erstattungssumme auseinanderfallen, die oben nicht genannt wurden?

Aus welchen Gründen wurden Maßnahmen des baulichen Schallschutzes nicht realisiert?

	sehr oft	häufig	gelegentlich	selten	nie	Keine Antwort
Antragsteller*in konnte/wollte nicht vorfinanzieren bzw. nicht „aufstocken“	☐	☐	☐	☐	☐	☒
Antragsteller*in lehnte konkrete Einzelmaßnahme ab	☐	☐	☐	☐	☐	☒

Gab es sonstige Gründe warum Maßnahmen des baulichen Schallschutzes nicht realisiert wurden, die oben nicht genannt sind? Gerne können Sie hier auch erläutern, welche Einzelmaßnahmen idR abgelehnt bzw. nicht vorfinanziert werden können.

Klageverfahren

* Wurden Klagen eingereicht?

📌 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ ja
☐ nein

* Wie viele Klagen wurden eingereicht?

📌 In dieses Feld dürfen nur Zahlen eingegeben werden.

Wogegen richteten sich die Klagen?

	Anzahl (bitte geben Sie eine Zahl ein)
Klagen gegen die Zusicherung	
Klagen gegen die Erstattung	

Waren die Klagen erfolgreich, wurden sie abgewiesen oder zurückgenommen?

(Bitte geben Sie eine Zahl ein)

	Zusicherung	Erstattung
erfolgreiche Klagen		
abgewiesene Klagen		
Klagerücknahmen		

Gründe für die Klageerhebung

	Anzahl (bitte geben Sie eine Zahl ein)
Raum wurde seitens Behörde nicht als Schlafraum oder Wohnraum anerkannt	
Prognose und Berechnungsverfahren (Grundlagen und Methode) wird in Frage gestellt	
Bewilligte Maßnahmen werden nicht als ausreichend angesehen	
Höchstkostengrenze (grds. Höhe bzw. Überschreiten)	
sonstige (bitte nennen Sie Grund und Anzahl)	

Schutzbedürftige Einrichtungen

* Wie viele schutzbedürftige Einrichtungen liegen im Lärmschutzbereich?
(Geben Sie eine Zahl ein, eine Schätzung oder "keine Kenntnis")

* Wurden Anträge für schutzbedürftige Einrichtungen gestellt?

! Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ ja
☐ nein

Für wie viele schutzbedürftige Einrichtungen wurden Anträge gestellt?

	Anzahl der schutzbedürftigen Einrichtungen (bitte geben Sie eine Zahl ein)
NUR in der Tag-Schutzzone 1/2	
NUR in der Nacht-Schutzzone	
GLEICHZEITIG in der Tag-Schutzzone 1/2 UND in der Nacht-Schutzzone	

Falls keine Aufteilung möglich ist: Anzahl der Anträge insgesamt im Lärmschutzbereich

! In dieses Feld dürfen nur Zahlen eingegeben werden.

* Wurden Anträge für schutzbedürftige Einrichtungen **bewilligt**?

Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ ja
☐ nein

Anzahl der **BEWILLIGTEN** Anträge für schutzbedürftige Einrichtungen.

(Bitte tragen Sie eine Zahl ein)

	NUR in der Tag-Schutzzone 1	NUR in der Tag-Schutzzone 2	NUR in der Nacht-Schutzzone	GLEICHZEITIG in der Tag-Schutzzone 1/2 UND in der Nacht-Schutzzone	Falls eine Aufteilung nicht möglich ist: im Lärmschutzbereich INSGESAMT
Anzahl bewilligte Anträge von Kindergärten					
Anzahl bewilligte Anträge von Schulen					
Anzahl bewilligte Anträge von Krankenhäusern					
Anzahl bewilligte Anträge von Altenheimen					
Anzahl bewilligte Anträge von Erholungsheimen					
Anzahl bewilligte Anträge von ähnlichen/ vergleichbaren Einrichtungen (bitte nennen Sie Art und Anzahl)					

* Wurden Anträge für schutzbedürftige Einrichtungen **abgelehnt**?

Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ ja
☐ nein

Anzahl der **ABGELEHNTEN** Anträge für schutzbedürftige Einrichtungen

(Bitte tragen Sie eine Zahl ein)

	NUR in der Tag-Schutzzone 1	NUR in der Tag-Schutzzone 2	NUR in der Nacht-Schutzzone	GLEICHZEITIG in der Tag-Schutzzone 1/2 UND in der Nacht-Schutzzone	Falls eine Aufteilung nicht möglich ist: im Lärmschutzbereich INSGESAMT
Anzahl abgelehnte Anträge von Kindergärten					
Anzahl abgelehnte Anträge von Schulen					
Anzahl abgelehnte Anträge von Krankenhäusern					
Anzahl abgelehnte Anträge von Altenheimen					
Anzahl abgelehnte Anträge von Erholungsheimen					
Anzahl abgelehnte Anträge von ähnlichen/ vergleichbaren Einrichtungen (bitte nennen Sie Art und Anzahl)					

Gründe für die Ablehnung

	sehr oft	häufig	gelegentlich	selten	nie	Keine Antwort
Antrag wurde nach Fristablauf gestellt	☐	☐	☐	☐	☐	☒
Antragsteller*in war nicht anspruchsberechtigt	☐	☐	☐	☐	☐	☒
Mangelnde Mitwirkung der Antragsteller*in/fehlende Angaben	☐	☐	☐	☐	☐	☒
Schutzbedürftige Einrichtung liegt außerhalb des Lärmschutzbereiches	☐	☐	☐	☐	☐	☒
Anspruch besteht nicht, weil die Aufenthalts- und Schlafräume bereits über die erforderlichen Schalldämm-Maße verfügen	☐	☐	☐	☐	☐	☒
Anspruch besteht nicht, weil freiwillige Programme/alte Programme bereits in Anspruch genommen wurden	☐	☐	☐	☐	☐	☒

Gibt es weitere Gründe für die Ablehnung von Anträgen für schutzbedürftige Einrichtungen, die oben nicht genannt wurden?

(Bitte geben Sie Art und Anzahl an)

***** Befinden sich noch Anträge für schutzbedürftige Einrichtungen in Prüfung?

Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

☒ ja

☐ nein

Wie viele Anträge für schutzbedürftige Einrichtungen befinden sich derzeit noch in Prüfung?

	Anzahl (bitte geben Sie eine Zahl ein)
NUR in der Tag-Schutzzone 1/2	
NUR in der Nacht-Schutzzone	
GLEICHZEITIG in der Tag-Schutzzone 1/2 UND in der Nacht-Schutzzone	

Falls keine Aufteilung möglich ist: Anzahl der Anträge in Prüfung insgesamt im Lärmschutzbereich

In dieses Feld dürfen nur Zahlen eingegeben werden.

Bis wann wird über diese Anträge befunden?



Format: tt.mm.jjjj

Baulicher Schallschutz nach freiwilligen (auch früheren) Erstattungsprogrammen

***** Gibt oder gab es an Ihrem Standort freiwillige Erstattungsprogramme?

i Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

☒ ja

☐ nein

***** Bitte nennen Sie die freiwilligen Erstattungsprogramme:

i Kommentieren wenn eine Antwort gewählt wird

☒ Name des Programms 1

☐ Name des Programms 2

☐ Name des Programms 3

Bitte nennen Sie die Details des von Ihnen oben genannten **Erstattungsprogramms 1**.

Welche baulichen Schallschutzmaßnahmen waren/sind umfasst und welche Laufzeit hatte das Programm?

Für welches Gebiet gilt das oben genannte **Erstattungsprogramm 1**?

 Bitte wählen Sie die zutreffenden Antworten aus:

- ☐ Lärmschutzbereich gesamt
- ☐ Tag-Schutzzone 1
- ☐ Tag-Schutzzone 2
- ☐ Nacht-Schutzzone
- ☐ Eine andere Gebietsabgrenzung (oder alter LSB)

Nennen Sie die Anzahl der Wohneinheiten, für die ein Anspruch im von Ihnen genannten **Erstattungsprogramm 1** besteht/ bestand.

 In dieses Feld dürfen nur Zahlen eingegeben werden.

Nennen Sie die Anzahl und EUR-Summen der Anträge, die für das o.g. **Erstattungsprogramm 1** gestellt wurden.

	Anzahl <i>(bitte geben Sie eine Zahl ein)</i>	Summe in EUR <i>(bitte geben Sie eine Zahl ein)</i>
Anträge insgesamt		
erstattete Anträge		
abgelehnte Anträge		

* Können noch Anträge im o.g. **Erstattungsprogramm 1** gestellt werden?

 Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ ja
- ☐ nein

Bis wann können für das o.g. **Erstattungsprogramm 1** noch Anträge gestellt werden?

Format: tt.mm.jjjj

Baulicher Schallschutz aufgrund Planfeststellungsbeschluss

* Werden an Ihrem Standort über das FluLärmG hinausgehende Erstattungsmöglichkeiten für bauliche Schallschutzmaßnahmen gewährt?
(Auf Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses)

Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ ja
☐ nein

* Bitte nennen und beschreiben Sie diese Möglichkeit.
Welche baulichen Schallschutzmaßnahmen waren umfasst?

Für welches Gebiet gibt es an Ihrem Standort die Möglichkeit aufgrund eines Planfeststellungsbeschlusses auf Erstattung baulicher Schallschutzmaßnahmen über das FluLärmG hinaus?

Bitte wählen Sie die zutreffenden Antworten aus:

- ☐ Lärmschutzbereich gesamt
☐ Tag-Schutzzone 1
☐ Tag-Schutzzone 2
☐ Nacht-Schutzzone
☐ andere Gebietsabgrenzung

Anzahl der Wohneinheiten, für die ein Antrag gestellt werden kann.

In dieses Feld dürfen nur Zahlen eingegeben werden.

Bitte nennen Sie die Anzahl und EUR-Summen der Anträge, die gestellt worden sind.

	Anzahl der Anträge <i>(bitte geben Sie eine Zahl ein)</i>	Summe in EUR <i>(bitte geben Sie eine Zahl ein)</i>
bewilligte/ zugesicherte Anträge		
erstattete Anträge		
abgelehnte Anträge		

Können noch Anträge gestellt werden?

Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

☒ ja

☐ nein

Bis wann können noch Anträge gestellt werden?



Format: tt.mm.jjjj

Bauverbote § 5 FluLärmG

* Gab es an Ihrem Standort Anträge auf Ausnahmen von Bauverboten nach § 5 FluLärmG?

(Falls Sie selbst nicht über die entsprechenden Informationen verfügen, bitten wir Sie, weitere Behörden einzubinden.)

Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ ja
- ☐ nein
- ☐ nicht bekannt

* Bitte geben Sie die Anzahl der Anträge und der Genehmigungen und Ablehnungen an.

	Bitte geben Sie eine Zahl ein (ggf. 0)
Gesamt	
abgelehnte Anträge	
genehmigte Anträge	

Art der Antragsteller*in auf Ausnahmen von Bauverboten

(Bitte geben Sie jeweils eine Zahl ein)

	Anzahl der Anträge NUR in der Tag-Schutzzone 1	Anzahl der Anträge NUR in der Tag-Schutzzone 2	Anzahl der Anträge NUR in der Nacht-Schutzzone	Anzahl der Anträge GLEICHZEITIG in der Tag-Schutzzone 1/2 UND in der Nacht-Schutzzone	Falls eine Aufteilung nicht möglich ist: Anzahl der Anträge insgesamt
Schule					
Kindertagesstätte					
Krankenhaus					
Altenheim					
Erholungsheim					
vergleichbare Einrichtungen					

* Wurde gegen abgelehnte Anträge auf Ausnahmen von Bauverböten geklagt?

Bitte wählen Sie eine der folgenden Antworten:

- ☒ ja
☐ nein
☐ nicht bekannt

Waren die Klagen gegen Ablehnung erfolgreich, wurden sie abgewiesen oder zurückgenommen?

(Bitte geben Sie eine Zahl ein)

	Anzahl
Klagen insgesamt	
erfolgreiche Klagen	
abgewiesene Klagen	
Klagerücknahmen	

Herzlichen Dank, dass Sie uns unterstützen und die Zeit gefunden haben, die hier abgefragten Daten zusammenzutragen und uns gerade übermittelt haben.

Gerne informieren wir Sie, wenn die Auswertung abgeschlossen ist. Bitte schreiben Sie bei Interesse eine kurze Mail an: s.schuette@oeko.de.

Viele Grüße!

[Antworten ausdrucken](#)