

# **Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main**

**Vom**

Aufgrund des § 4 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) verordnet die Landesregierung:

## **§ 1**

Für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main wird außerhalb des Flughafengeländes der in § 2 bestimmte Lärmschutzbereich festgesetzt.

## **§ 2**

Der Lärmschutzbereich bestehend aus den Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie der Nacht-Schutzzone nach § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm wird durch die in Anlage 1 aufgeführten, ohne Glättungsverfahren verbundenen Kurvenpunkte bestimmt.

## **§ 3**

Der nach § 2 bestimmte Lärmschutzbereich ist in Übersichtskarten im Maßstab 1:50 000 und in Detailkarten im Maßstab 1:5 000 dargestellt. Die Übersichtskarten sind in verkleinerter Form als Anlage 2 dieser Verordnung beigelegt. Die Übersichtskarten und die Detailkarten sind beim Regierungspräsidium Darmstadt, Wilhelminenstraße 1-3, 64283 Darmstadt, zu jedermanns Einsicht archivmäßig gesichert niedergelegt.

## **§ 4**

In den Detailkarten nach § 3 sind die für den Zeitpunkt der Entstehung von Ansprüchen nach § 9 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm maßgeblichen Isophonen und die für Schallschutzanforderungen an bauliche Anlagen maßgeblichen Isophonen-Bänder gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 der Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 8. September 2009 (BGBl. I S. 2992) nachrichtlich dargestellt.

## **§ 5**

Diese Verordnung ersetzt nach Artikel 3 des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 1. Juni 2007 (BGBl. I S. 986) die Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main vom 5. August 1977 (BGBl. I S. 1532).

**§ 6**

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

## **Begründung**

### **A Allgemeines**

Gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550) ist für Verkehrsflughäfen mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr ein Lärmschutzbereich festzusetzen. Für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main ist danach ein Lärmschutzbereich festzusetzen. Gemäß § 4 Abs. 2 Satz 1 FluglärmG erfolgt die Festsetzung durch Rechtsverordnung der Landesregierung.

Bis zur Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm durch das Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen vom 1. Juni 2007 (BGBl. I S. 986) erfolgte die Festsetzung durch das jeweils zuständige Bundesministerium. Auf dieser Grundlage hat der Bundesminister des Innern im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr die Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main vom 5. August 1977 (BGBl. I S. 1532) erlassen.

Nach der alten Rechtslage bestand der Lärmschutzbereich aus zwei Schutzzonen ohne Unterscheidung zwischen Tag- und Nacht-Schutzzonen. Durch das Gesetz zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen wurde eine Unterteilung des Lärmschutzbereichs in zwei Tag- und eine Nacht-Schutzzone eingeführt. Die maßgeblichen äquivalenten Dauerschallpegel wurden erheblich abgesenkt und für die Nacht um ein Maximalpegel-Häufigkeitskriterium ergänzt; das Berechnungsverfahren wurde verändert.

Die maßgeblichen Pegelwerte für die drei Schutzzonen des Lärmschutzbereichs ergeben sich aus § 2 Abs. 2 Satz 2 FluglärmG. Hierbei wird zum einen zwischen zivilen und militärischen Flugplätzen und zum anderen zwischen bestehenden und neuen oder wesentlichen baulich erweiterten Flugplätzen unterschieden. Neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze sind gemäß § 2 Abs. 2 Satz 3 FluglärmG Flugplätze, für die ab dem 7. Juni 2007 eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangenehmigung nach § 6 oder § 8 des Luftverkehrsgesetzes für ihre Anlegung, den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder eine sonstige wesentliche bauliche Erweiterung erteilt wird. Der Planfeststellungsbeschluss des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung zum Ausbau des Verkehrsflughafens Frankfurt Main wurde am 18. Dezember 2007 und damit nach dem 7. Juni 2007 erlassen. Danach handelt es sich bei dem Verkehrsflughafen Frankfurt Main um einen wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz, für den die Pegelwerte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 maßgeblich sind.

Nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 Buchst. a FluglärmG gelten für die Nacht-Schutzzone bis zum 31. Dezember 2010 die Werte LAeq Nacht 53 dB(A) und LAmax 6 mal 57 dB(A); ab dem 1. Januar 2011 gelten nach Buchst. b die Werte LAeq Nacht 50 dB(A) und LAmax 6 mal 53 dB(A). Maßgeblich hierfür ist der Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Dies ergibt sich aus § 4 Abs. 3 Satz 2 i. V. m. Satz 1 FluglärmG. Darin ist bestimmt, dass der Lärmschutzbereich für einen wesentlich baulich erweiterten Flugplatz i. S. d. § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 FluglärmG auf der Grundlage der dort angegebenen Werte festzusetzen ist. Nach § 4 Abs. 3 Satz 3 FluglärmG soll die Festsetzung vorgenommen werden, sobald die Genehmigung, die Planfeststellung oder die Plangenehmigung für die Anlegung oder die Erweiterung des Flugplatzes erteilt ist. Für die Festsetzung der durch das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm neu eingeführten Nacht-Schutzzone gelten während einer Übergangszeit die höheren Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 Buchst. a FluglärmG mit der Folge einer geringeren räumlichen Ausdehnung der Nacht-Schutzzone. Erfolgt die Festsetzung des Lärmschutzbereichs hingegen nach der am 31. Dezember 2010 endenden Übergangszeit, so gelten die strengeren Werte des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 Buchst. b FluglärmG. Aus der Begründung des Gesetzentwurfs ergibt sich, dass der Gesetzgeber bei Fest-

legung der neuen Grenzwerte eine Abwägung zwischen den Lärmschutzbelangen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger einerseits und den Interessen der Flugplatzunternehmen andererseits vorgenommen hat. Der Gesetzgeber hat bei Festlegung der Grenzwerte die heute verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse über die Wirkungen von Fluglärmimmissionen auf die Menschen ebenso berücksichtigt wie die Kostenfolgen für die Flugplätze, die die Ausweitung der Schutzzonen gegenüber der früheren Rechtslage nach sich ziehen (vgl. BT-Drucks. 16/508, S. 13, 18). Dass er gleichzeitig eine Übergangszeit festgesetzt hat, zeigt, dass er für die Zeit nach Ende des Übergangs den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm höher gewichtet hat als die Kostenfolgen für die Flugplätze. Dies deckt sich auch mit dem Ziel des Gesetzes, den Schutz der Menschen vor Fluglärm zu verbessern (vgl. BT-Drucks. 16/508, S. 1).

Da der Lärmschutzbereich für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main nach dem 1. Januar 2011 festgesetzt wird, wurden für die Nacht-Schutzzone die in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 Buchst. b FluglärmG angegebenen Werte zu Grunde gelegt.

Die Schutzzonen des Lärmschutzbereichs wurden gemäß § 3 FluglärmG in Verbindung mit der Anlage zu § 3 FluglärmG und der Ersten 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) ermittelt. Entsprechend den Vorgaben der 1. FlugLSV erfolgte die Erfassung der Daten über den Flugbetrieb nach der Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb (AzD) und die Berechnung der äquivalenten Dauerschallpegel nach der Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB), jeweils vom 19. November 2008 (BANz. Nr. 195a vom 23. Dezember 2008).

Die Daten über den Flugbetrieb wurden gemäß § 11 Abs. 1 FluglärmG und §§ 2, 3 der 1. FlugLSV von der Flugplatzhalterin, der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide, und der mit der Flugsicherung beauftragten DFS Deutsche Flugsicherung GmbH mit einem Datenerfassungssystem nach der AzD für das Prognosejahr 2020 vorgelegt. Fraport AG und DFS haben die von ihnen vorgelegten Daten jeweils in einer Dokumentation erläutert. Die Daten wurden durch das nach § 11 Abs. 1 FluglärmG zuständige Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung unter Einbeziehung des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie geprüft.

Die Berechnung der äquivalenten Dauerschallpegel und die kartographische Darstellung des Lärmschutzbereichs nach der AzB wurden im Auftrag des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie durch die Accon GmbH als externe Verwaltungshelferin vorgenommen und gemäß Abschnitten 8.4 und 8.5.6 der AzB protokolliert.

Der Verordnungsentwurf sieht in § 4 vor, dass auch die für den Zeitpunkt der Entstehung von Erstattungsansprüchen relevanten Isophonen und die für Schallschutzanforderungen an bauliche Anlagen maßgeblichen Isophonen-Bänder in den Detailkarten nachrichtlich dargestellt werden. Dies dient der Transparenz der für den Entstehungszeitpunkt und für die Erstattungsfähigkeit von Ansprüchen maßgeblichen Werte.

## **B Zu den einzelnen Vorschriften**

### **1. Zu § 1**

§ 1 bezeichnet den Gegenstand der Verordnung. Soweit sich die Tag-Schutzzone 2 des Lärmschutzbereichs auf das Gebiet des Landes Rheinland-Pfalz erstreckt, sind die betreffenden Angaben in dieser Verordnung nur nachrichtlich.

## **2. Zu § 2**

Wie unter A) Allgemeines ausgeführt, sind für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main die in § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 Buchst. b FluglärmG genannten Werte maßgeblich für die Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Die Tag-Schutzzone 1 des Lärmschutzbereichs ist demnach anhand eines äquivalenten Dauerschallpegels von  $L_{Aeq\ Tag} = 60\text{ dB(A)}$  zu bestimmen, die Tag-Schutzzone 2 anhand eines äquivalenten Dauerschallpegels von  $L_{Aeq\ Tag} = 55\text{ dB(A)}$ . Die Nacht-Schutzzone ist als Umhüllende anhand eines äquivalenten Dauerschallpegels von  $L_{Aeq\ Nacht} = 50\text{ dB(A)}$  und eines Maximalpegel-Häufigkeitskriteriums von  $L_{Amax} = 6\text{ mal } 53\text{ dB(A)}$  zu bestimmen. Dem Maximalpegel von  $53\text{ dB(A)}$  (innen) entspricht nach der Anlage zu § 3 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ein um  $15\text{ dB(A)}$  erhöhter Außenpegel.

Der Lärmschutzbereich setzt sich aus den genannten drei Schutzzonen zusammen; entsprechend ergibt sich die Abgrenzung des gesamten Lärmschutzbereichs aus der Umhüllenden der Tag-Schutzzone 2 und der Nacht-Schutzzone. Nach § 2 Abs. 1 FluglärmG umfasst der Lärmschutzbereich das Gebiet in den Schutzzonen; das Flughafengelände ist hierbei nicht Teil des Lärmschutzbereichs.

Gemäß § 4 Abs. 4 der 1. FlugLSV sind die Ergebnisse der Berechnung in Anlage 1 in Form von Listen der Kurvenpunkte dargestellt. Diese Kurvenpunkte wurden entsprechend den Vorgaben in Abschnitt 8.2 der AzB ohne Glättungsverfahren, das heißt mit geraden Linien verbunden.

## **3. Zu § 3**

Gemäß § 4 Abs. 4 der 1. FlugLSV sind die Ergebnisse der Berechnung in Anlage 2 in Form von Karten dargestellt. Die Kartendarstellung erfolgte gemäß den Empfehlungen in Abschnitt 8.5.2 der AzB.

Nach § 4 Abs. 2 Satz 2 FluglärmG können Karten und Pläne, die Bestandteil der Rechtsverordnung sind, dadurch verkündet werden, dass sie bei einer Amtsstelle zu jedermanns Einsicht archivmäßig gesichert niedergelegt werden. Hiervon wird durch die Niederlegung beim Regierungspräsidium Darmstadt Gebrauch gemacht.

Daneben ist vorgesehen, einen Zugang zu den Darstellungen in den Karten nach § 3 dieser Verordnung über die Homepage des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung zu ermöglichen.

## **4. Zu § 4**

Für den Vollzug des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm ist es erforderlich, weitere Isophonen und Isophonen-Bänder innerhalb der Schutzzonen des Lärmschutzbereichs darzustellen. Die Festsetzung des Lärmschutzbereichs selbst ist davon rechtlich unabhängig.

Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen entstehen nach § 9 Abs. 1 und 2 FluglärmG entweder mit der Festsetzung des Lärmschutzbereichs oder mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Ansprüche auf Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs entstehen nach § 9 Abs. 5 FluglärmG entweder mit der Inbetriebnahme des wesentlich baulich erweiterten Flugplatzes oder mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs. Der Zeitpunkt der Anspruchsentstehung richtet sich danach, ob am jeweiligen Standort ein bestimmter äquivalenter Dauerschallpegel überschritten wird oder nicht. Bei einem in der Tag-Schutzzone 1 belegenen Grundstück liegt der maßgebliche Wert bei  $65\text{ dB(A)}$   $L_{Aeq\ Tag}$  (§ 9 Abs. 1 Satz 4 i. V. m. Satz 2 und § 9 Abs. 5 Satz 2 FluglärmG) und bei einem in der Nacht-Schutzzone belegenen Grundstück liegt

der maßgebliche Wert bei 55 dB(A)  $L_{Aeq\text{ Nacht}}$  (§ 9 Abs. 2 Satz 3 i. V. m. Satz 2 FluglärmG). Unterhalb dieser Werte entstehen die Ansprüche erst mit Beginn des sechsten Jahres nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs.

Der Verordnungsgeber erwartet, dass die Fraport AG als Betreiberin des Verkehrsflughafens Frankfurt Main ihren Erstattungs- und Entschädigungspflichten auch in den Bereichen, in denen Ansprüche erst in sechs Jahren entstehen, bereits wesentlich früher nachkommt. Dies gilt insbesondere für stärker belastete Bereiche.

Die Anforderungen an bauliche Schallschutzmaßnahmen regelt die Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm – Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung (2. FlugLSV) vom 8. September 2009 (BGBl. I 2009, 2992). Maßgeblich sind die in § 3 Abs. 1 der 2. FlugLSV festgelegten Isophonen-Bänder, in deren jeweiligem Bereich das in der Vorschrift angegebene Bauschalldämm-Maß erreicht werden muss.

Die maßgeblichen Isophonen und Isophonen-Bänder sind in den Detailkarten nach § 3 nachrichtlich dargestellt. Hierzu wurden die Kurvenpunkte für die Isophonen und Isophonen-Bänder entsprechend der Vorgehensweise für die Schutzzonen des Lärmschutzbereichs berechnet und ohne Glättungsverfahren verbunden. Für die Isophonen-Bänder sieht § 3 Abs. 3 der 2. FlugLSV ausdrücklich vor, dass diese nach § 4 der 1. FlugLSV ermittelt und dargestellt werden.

Zur kartographischen Darstellung der ergänzenden Isophonen-Bänder und Isophonen trifft die AzB keine näheren Vorgaben. Insoweit wird für die farbliche Kennzeichnung der Isophonen-Bänder auf die DIN 18005 Teil 2 „Schallschutz im Städtebau; Lärmkarten – Kartenmäßige Darstellung von Schallimmissionen“ zurückgegriffen.

## **5. Zu § 5**

§ 5 stellt klar, dass die vorliegende Verordnung mit dem Zeitpunkt ihres Inkrafttretens an die Stelle der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt Main vom 5. August 1977 tritt.

## **6. Zu § 6**

§ 6 regelt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung.