

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 398
des Abgeordneten Christoph Schulze
fraktionslos
Drucksache 6/867

Wortlaut der Kleinen Anfrage 398 vom 13.03.2015

Fluglärm und Einordnung des Flughafens BER

Bei der Lärmbelastung durch den zukünftigen Flughafen BER unterscheidet man zwischen zumutbarem und unzumutbarem Fluglärm.

Es existiert eine einklagbare Regelverpflichtung zur Verhinderung unzumutbaren Fluglärms.

Der Begriff „unzumutbarer Fluglärm“ deckt sich mit dem immissionsschutzrechtlichen Begriff der „erheblichen Lärmbelästigung“.

In dem Bereich des unzumutbaren Fluglärms sind Lärmschutzzonen festzulegen:

§29b Abs 2 LuftVG:

„Die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation haben auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.“

Sächsisches OVG Urt. V. 27.6.2012 – 1C13/08:

„Rn4: ...Die Norm (Anm.: § 29 Abs. 2 LuftVG) enthält eine Regelverpflichtung, das Entstehen unzumutbaren Lärms zu verhindern...“

Urteil des BVerwG 4 C 11.03 vom 24.06.2004 – Pkt. 2.2.3.2:

„Die einfachgesetzliche Grenzlinie der "Unzumutbarkeit" ist in § 29 b Abs. 2 LuftVG nicht anders zu ziehen als im Anwendungsbereich des § 29 Abs. 1 Satz 3 LuftVG“

§ 29 Abs. 1 Satz 3 LuftVG: *„Maßnahmen zur Abwehr von erheblichen Belästigungen durch Fluglärm...“*

„Lärmfachliche Bewertung für den Flughafen Berlin-Brandenburg vom 24.07.2012“ der DFS
(http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/2_L%C3%A4rmfachliche%20Bewertung%2009-2012.pdf) Pkt 4:

„Ein Anhaltspunkt für die Frage nach der Unzumutbarkeit von Lärm sind die Konturen der festgesetzten Lärmschutzbereiche, d.h. außerhalb der Konturen der Lärmschutzbereiche kann grundsätzlich von zumutbarem Fluglärm ausgegangen werden.“

Diese Lärmschutzbereiche werden generell quantitativ festgelegt

- im „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG bzw. FlugSG) in der Fassung vom 31.10.2007“, wobei
- weitergehende Regelungen in der Planfeststellung die vor dem 7.6.2007 getroffen worden sind, davon unberührt bleiben.

Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG bzw. FlugSG) in der Fassung vom 31.10.2007“:

„§ 1 Zweck und Geltungsbereich

Zweck dieses Gesetzes ist es, in der Umgebung von Flugplätzen ...baulichen Schallschutz zum Schutz ...der Nachbarschaft ...vor erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen.

§ 2 Einrichtung von Lärmschutzbereichen

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

(2) Der Lärmschutzbereich eines Flugplatzes wird nach dem Maße der Lärmbelastung in zwei Schutzzonen für den Tag und eine Schutzzone für die Nacht gegliedert. Schutzzonen sind jeweils diejenigen Gebiete, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel $L(tief)Aeq$ sowie bei der Nacht-Schutzzone auch der fluglärmbedingte Maximalpegel $L(tief)Amax$ die nachfolgend genannten Werte übersteigt...,

1. Werte für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze im Sinne

des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:

Tag-Schutzzone 1: $L(tief)Aeq \text{ Tag} = 60 \text{ dB(A)}$,

Tag-Schutzzone 2: $L(tief)Aeq \text{ Tag} = 55 \text{ dB(A)}$,

Nacht-Schutzzone

a) bis zum 31. Dezember 2010: $L(tief)Aeq \text{ Nacht} = 53 \text{ dB(A)}$,

$L(tief)Amax = 6 \text{ mal } 57 \text{ dB(A)}$,

b) ab dem 1. Januar 2011: $L(tief)Aeq \text{ Nacht} = 50 \text{ dB(A)}$,

$L(tief)Amax = 6 \text{ mal } 53 \text{ dB(A)}$;

2. Werte für bestehende zivile Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 und 2:

Tag-Schutzzone 1:	$L(tief)Aeq\ Tag = 65\ dB(A),$
Tag-Schutzzone 2:	$L(tief)Aeq\ Tag = 60\ dB(A),$
Nacht-Schutzzone:	$L(tief)Aeq\ Nacht = 55\ dB(A),$ $L(tief)Amax = 6\ mal\ 57\ dB(A);$

Neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift sind 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. Die sonstige bauliche Erweiterung eines Flugplatzes ist wesentlich, wenn sie zu einer Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels $L(tief)Aeq\ Tag$ an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des äquivalenten Dauerschallpegels $L(tief)Aeq\ Nacht$ an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) führt.

Bestehende Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift sind Flugplätze, bei denen die Voraussetzungen der Sätze 3 und 4 nicht erfüllt sind.

.....

§ 13 Sonstige Vorschriften

(1) ... Soweit in einer Genehmigung, Planfeststellung oder Plangenehmigung, die bis zum 6. Juni 2007 erteilt worden ist, weitergehende Regelungen getroffen worden sind, bleiben diese unberührt.“

Weitergehende Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses (Pk. 5.1.3) vor dem 7.6.2007:

Nacht-Schutzzone:	$L(tief)Aeq\ Nacht = 50\ dB(A),$ $L(tief)Amax = 6\ mal\ 55\ dB(A);$
-------------------	--

Mit der Klärung der Einordnung der Flughafens in

- „neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze“ oder
- „bestehende Flugplätze“

und der Berücksichtigung weitergehende Regelungen in der Planfeststellung ergeben sich beim BER die Grenzlinie des Nacht- und Tageslärmschutzbereiches und damit die Unzumutbarkeitsgrenze.

Bei der Einordnung des BER gibt es aber verschiedene Auffassungen und Rechtsstandpunkte:

1. BER ist nach folgenden Quellenangaben ein neuer bzw. wesentlich baulich erweitertet Flughafen:

Die Deutsche Flugsicherung (DFS) ordnet den BER in ihrer „Lärmfachliche Bewertung für den Flughafen Berlin Brandenburg“ vom 24.07.2012 als neuen bzw. wesentlich baulich erweitertet Flughafen ein und definierte den Tageslärmschutzbereich mit einem Dauerschallpegel von 55dB(A). Eine Begründung für die Einordnung steht aus.

(http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/2_L%C3%A4rmfachliche%20Bewertung%2009-2012.pdf) :

Pkt 3.1: „Die Berechnungen erfolgen auf der Grundlage des Fluglärmmgesetzes und der AzB für einen wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz.....
LAeq, Tag = 55 dB(A) („Schutzzone Tag 2“)“

In der von der Deutsche Flugsicherung (DSF) beauftragten folgenden Abwägungen wird der BER ebenfalls als neuer bzw. wesentlich erweiterter Flughafen eingeordnet:

„Abwägungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg (EDDB) - Untersuchung der Fluglärmbelastung aus „zwei„Abwägungs-DES" Projektnummer - SITP/00192-2-Höchberg, 1. August 2011“ und „Abwägungsverfahren Flughafen Berlin Brandenburg (EDDB) Untersuchung der Fluglärmbelastung aus drei „Abwägungs-DES" Projektnummer - SITP/00154-3 Höchberg, 29. November 2011“ der Fa Wölfel Meßsysteme – Software.

[https://ber.piratenfraktion-](https://ber.piratenfraktion-ber-)
[ber-](https://ber.piratenfraktion-ber-)

[lin.de/media/documents/DFS_Untersuchung_der_Fluglaermbelastung_aus_zwei_Abwaegungs_DES_01-09-2011.pdf](https://ber.piratenfraktion-ber-)

Hierin jeweils in Pkt. 3.1:

„Die Berechnungen erfolgen auf der Grundlage des Fluglärmmgesetzes und der AzB für einen wesentlich baulich erweiterten zivilen Flugplatz.“...

„*LAeq, Tag = 55 dB(A) („Schutzzone Tag 2“)*“

In diesen Abwägungen liegt der Fokus auf kurzen Abkürzungen von der Südbahn Richtung West und Richtung Ost.

Das Bundesamt für Flugsicherung (BAF) ordnet den BER in seiner „Festlegung von Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER)“ vom 16.1.2012 „aufgrund der komplexen Neuplanung...“ als neuen bzw. wesentlich

erweiterte Flughafen ohne die Einordnung gesetzlich zu begründen

(http://www.baf.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Publikationen_BAF/BAF_Abwaegungsvermerk_BER.pdf?__blob=publicationFile) – S 23ff:

„Zu berücksichtigen ist vorliegend allerdings, dass der Planfeststellungsbeschluss des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld vom 13.08.2004, also von einem Zeitpunkt vor Inkrafttreten des FluglärmG datiert. Nach § 2 Abs. 2 S. 3 FluglärmG finden die Werte des FluglärmG für neue oder wesentlich erweiterte Flughäfen dann Anwendung, wenn nach dem 07.06.2007 eine Planfeststellung für die wesentliche Erweiterung eines Flughafens erteilt wurde. Dies würde hier – abgesehen von der Übergangsvorschrift des § 13 Absatz 1 Satz 2 FluglärmG – zur Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle aufgrund der (weniger strengen) Werte für bestehende zivile Flugplätze führen. Allerdings ist der Planfeststellungsbeschluss im Hinblick auf den Lärmschutz in der Nacht mit dem Planergänzungsbeschluss vom 20.10.2009 abgeändert worden. Im Ergebnis

liegen daher nunmehr die Auslösewerte für passiven Schallschutz nach dem Planfeststellungsbeschluss für den Tag höher als die entsprechenden Werte des FluglärmG für neue oder wesentlich erweiterte Flughäfen, für die Nacht aber darunter. Deshalb und aufgrund der komplexen Neuplanung des Systems der An- und Abflugverfahren erscheint es daher angemessen, für die vorliegende Abwägungsentscheidung auf die Werte des § 2 Absatz 2 Nr. 1

FluglärmG für neue oder wesentlich erweiterte Flugplätze abzustellen und im Rahmen der Abwägung bis zu den folgenden Werten die Lärmimmissionen als zumutbar im Sinne von § 29b Absatz 2 LuftVG zu bewerten:

- für die Tagzeit: LAeq, Tag = 55 dB (A),
- für die Nachtzeit: LAeq, Nacht = 50 dB(A) oder L_{Amax} = 6 mal 53 dB(A).

Im Ergebnis sind danach Flugverfahrensvarianten, die gegenüber alternativen Verfahren eine geringere Betroffenenzahl oberhalb der genannten Pegelwerte aufweisen, grundsätzlich vorzugswürdig.“

Das OVG Berlin-Brandenburg hat sein Urteil vom 19.9.2013 (Az. OVG 11 A 4.13) auf Basis der Einordnung des BER als neuen bzw. wesentlich baulich erweiterten Flughafen getroffen. Das geht aus den Ausführungen in der Randnummer 70 hervor:

Hier wird bzgl. der Tagesdauerbelastung über „...unzumutbaren Lärms über 55 dB(A)...“ gesprochen der nur bei neuen Flughäfen so definiert wird.

Weiterhin wird angegeben, die Variantenentscheidung auf die o.g. Lärmfachliche Bewertung der DFS vom 24. Juli 2012 abgestellt zu haben. Diese definiert den BER unter 1.1 als neuen bzw. wesentlich baulich erweiterten Flughafen und gibt daher auch unter 2.1 (3.1) den Lärmschutzbereich / Unzumutbarkeitsschwelle ab 55dB(A) an. Diese hat das OVG dann als Entscheidungsgrundlage für das o.g. Urteil herangezogen:

„Der bei der Alternative 5 zu erwartenden Verkleinerung der 55 dB(A)- Dauerschallpegel-Kontur im Westen, die weitgehend unbesiedeltes Gebiet westlich des klägerischen Gemeindegebiets betrifft, stehen Zuwächse innerhalb dieser Kontur im besiedelten Teil des nördlichen Gemeindegebiets der Klägerin gegenüber (vgl. Lärmfachlichen Bewertung vom 24. Juli 2012, S. 11 f., Abbildungen 4 und 5 _ Lärmkonturen Tag). Es ist nicht zu beanstanden, wenn die Beklagte angesichts dieser Untersuchungen daran festhält, dass die Alternative 5 im Bereich des unzumutbaren Lärms nicht vorzugswürdig sei. Insbesondere ist es nicht abwägungsfehlerhaft, die hohe Anzahl von Betroffenen in den Pegeln 55 bis 60 dB(A) stärker zu gewichten als die halb so hohe Anzahl von Betroffenen in den Pegeln 60 bis 65 dB(A).“

Das BVerwG hat in seinem Urteil vom 12. November 2014 ([BVerwG 4 C 37.13](#)) die Unzumutbarkeitsgrenze für den Tag mit Hinweis auf das LärmschG bei 55dB(A) angesetzt was einem neuen bzw. wesentlich erweiterten Flughafen entspricht. Die Begründung steht aus.

In dem schriftlichen Urteil sind Zahlen von unzumutbar Belasteten genannt, die aus der o.g. Lärmfachlichen Bewertung der DFS vom 24. Juli 2012 stammen. Diese hat den BER wie o.g. als neuen bzw. wesentlich erweiterten Flughafen eingeordnet

Pressemitteilung BverwG:

„Im Verfahren der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow hat das Bundesverwaltungsgericht die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts gebilligt, dass das Gemeindegebiet in der Zeit zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr überflogen werden darf. Mit dem Überflug ist eine Doppelbelastung des Ortskerns verbunden. Die Abflugrouten sind dort aus flugtechnischen Gründen auch Anflugrouten. Zwar können die Belastungen durch die jeweils gegen den Wind erfolgenden Starts und Landungen nie zeitgleich auftreten. Die Doppelbelastung liegt aber darin, dass es keine windrichtungsbedingten Lärmpausen gibt. Aufgrund der Doppelbelastung ist der Lärm unzumutbar, weil er über einem Dauerschallpegel von 55 dB(A) liegt.

Gleichwohl ist die Festlegung der Flugrouten rechtmäßig, weil in Betracht kommende Alternativrouten, die vor dem Ortskern nach Norden abknicken, an anderer Stelle in anderen Größenordnungen zu unzumutbaren Lärmbelastungen für die dortige Bevölkerung führen. Die Entscheidung, den Fluglärm auf einen Korridor zu konzentrieren, hat zwar den Nachteil der Doppelbelastung, aber den Vorteil, dass der Kreis der von unzumutbarem Fluglärm Betroffenen möglichst gering gehalten wird.“

Schriftliches Urteil des 4. Senats vom 12. November 2014 - BVerwG 4 C 37.13 – eingestellt am 27.01.2015:

Rn 26: „Unzumutbar sind Lärmwirkungen, die durch das Qualifikationsmerkmal der Erheblichkeit die Schädlichkeitsgrenze überschreiten (Urteil vom 24. Juni 2004 - BVerwG 4 C 11.03 - BVerwGE 121, 152 <161>). Da die einfach-gesetzliche Grenzlinie der Unzumutbarkeit bei der Festlegung von Flugverfahren nicht anders zu ziehen ist als im luftrechtlichen Planungsrecht, gelten die nach § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG in der Planfeststellung für Flughäfen zu beachtenden Werte des § 2 Abs. 2 FluglärmG auch hier (vgl. Wöckel, Festlegung von Flugverfahren, 2013, S. 172). In Übereinstimmung damit hat das Oberverwaltungsgericht mit der Beklagten die Grenze, bei der der Lärm die Zumutbarkeitsschwelle überschreitet, bei einem Dauerschallpegel von 55 dB(A) gezogen (UA S. 24 f.). Als Folge der festgelegten Flugrouten werden in der Ortsmitte der Klägerin Betroffenheiten hinsichtlich des Gesamtfluglärms bis in das Pegelband zwischen 60 und 65 dB(A) erwartet.“

Rn 28: „Die von der Klägerin geforderte NOOST-Alternative 5 zur Nordumkurvung, die nach den Feststellungen des Oberverwaltungsgerichts mit einer Reduzierung der Zahl der von A- und Abfluglärm Betroffenen in den hohen Pegeln zwischen 60 und 65 dB(A) um 1 680 einherginge, rief 3 488 zusätzlich Betroffene in den Pegeln 55 bis 60 dB(A) im besiedelten nördlichen Teil des Gemeindegebiets hervor.“

Rn 30: „...Einen Rechtsverstoß begeht das BAF nur dann, wenn es die Augen vor Alternativen verschließt, die sich unter Lärmschutzgesichtspunkten als eindeutig vorzugswürdig aufdrängen, ohne zur Wahrung der für den Flugverkehr unabdingbaren Sicherheitserfordernisse weniger geeignet zu sein (Urteil vom 24. Juni 2004 - BVerwG 4 C 11.03 - a.a.O. S. 164).“

Anm.: Der genaue Wortlaut von § 8 Abs. 1 Satz 3 LuftVG lautet: „... die jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm zu beachten.“

Das BVerwG hat die Unzumutbarkeitsgrenze mit den Grenzwerten des Lärm-schG definiert ohne allerdings die Einordnung zu begründen.

Bei einer Unzumutbarkeitsgrenze eines bestehenden Flughafens von 60dB(A) am Tag würde die Nordumkurvung mit einer Reduzierung von 1680 unzumutbar Betroffenen einhergehen und eindeutig vorzugswürdig sein.

2. BER ist nach folgenden Quellenangaben ein bestehender Flughafen
Planfeststellungsbeschuß (PFB) vom 13.08.2004 – Pkt 10.1.8.3.1:
„Als Tagschutzgebiet wird das Gebiet ausgewiesen, das von der Grenzlinie eines für die Tagstunden
(06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegels $L_{eq}(3, Tag)$ von 60 dB(A) außen umschlossen wird“

Dieser Wert entspricht nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG bzw. FlugSG) dem Tagesschutzgebiet eines bestehenden Flughafens. Da der PFB vor dem 7.6.2007 erfolgte erfolgt gemäß FluLärmG die Einordnung in bestehende Flughäfen.

Der Planergänzungsbeschuß (PEB, „Lärmschutzkonzept BBI“) vom 20.10.2009 hat auf S. 175 und 179 den BER als bestehenden Flughafen eingeordnet:

S. 175: *„Der Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld ist gemäß § 2 Abs. 2 Satz 5 Fluglärmgesetz als bestehender Flugplatz einzustufen, da er nicht die Voraussetzungen für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz nach § 2 Abs. 2 Satz 3 und Satz 4 Fluglärmgesetz erfüllt“*

S 179: *„Dies bedeutet für den Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld, dass die Werte für bestehende Flugplätze nach § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 Fluglärmgesetz zur Anwendung kommen. Hieran ändern die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts vom 16.03.2006 nichts. Die aufgrund dieser Urteile erforderliche neue Entscheidung der Planfeststellungsbehörde hat keine bauliche Erweiterung zum Gegenstand. Nach den Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts ist entgegen der Auffassung der Einwender auch Nachtflugbetrieb zugelassen, lediglich die Betriebsaufnahme während der Nacht ist ausgesetzt, solange die gebotene Vervollständigung der Lärmkonzeption aussteht.“*.....

3. Bindungswirkung und Anwendbarkeit des Fluglärmgesetzes:

Zum Schutz der Lärmbetroffenen hält die Planfeststellungsbehörde im vorliegenden Planergänzungsverfahren an den bisherigen Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 13.08.2004 fest, soweit aufgrund der Anwendung des novellierten Fluglärmgesetzes andernfalls eine Verschlechterung zu Lasten der Betroffenen eintreten würde.“

D. h.: Einordnung als bestehende Flughafen, aber Anwendung besser gestellter Anforderungen des PFB wie z.B. strengerer Nachtschutz (s.o.).

Das [OVG Berlin-Brandenburg](#) hat mit Beschluss vom 15. Juni 2012 · Az.

OVG 12 S 27.12 (Rn 6) die Tagschutzgebiet nochmals wie folgt genannt:

„Das Tagschutzgebiet umfasst gemäß 5.1.2 Nr. 2 PFB das Gebiet, das von der Grenzlinie eines für die Tagstunden (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegels von 60 dB(A) außen umschlossen wird.“

Die 60dB(A) sind nur als Grenzlinie des Tagesschutzes bei bestehenden Flughäfen definiert.

Das BverwG hat im Urteil BVerwG 4 A 5000.10; verkündet am 31.7.2012 das Tagschutzgebiet im Pkt 1.2.1 nochmals wie folgt genannt:

„...Prognosehorizont 20XX - ausgehend von der Grobplanung der DFS vom März 1998 mit geradlinigen An- und Abflugrouten - die Fläche des von einer $L_{eq}(3) = 60 \text{ dB(A)}$ -Kontur umschlossenen Tagschutzgebiets...“

Die 60dB(A) sind nur als Grenzlinie des Tagesschutzes bei bestehenden Flughäfen definiert.

Der FBB definiert das Tagschutzgebiet auf der Basis der Einordnung in einen bestehenden Flughafen (<http://www.berlin-airport.de/de/nachbarn/schallschutzprogramm/schutz-und-entschaedigungsgebiete/schutzziele/index.php>):

„Innerhalb des Tagschutzgebiets muss für alle Wohnräume...gewährleistet sein, dass bei geschlossenen Fenstern ...ein energieäquivalenter Dauerschallpegel von 45 dB(A) nicht überschritten wird.“ – das bedeutet: 45 + angekippertes Fenster (15dB) = 60 dB(A)

Danach wurden die Lärmschutzzonen ermittelt

Das MUGV Brandenburg hat den BER als bestehenden Flughafen eingeordnet:

Der Referent Lärm, Licht, Erschütterungen im Referat Nachhaltige Entwicklung, Umweltbezogene Angelegenheiten der Wirtschaft und des Verkehrs, Luftreinhaltung, Lärminderung des MUGV -

email vom 21.8.2014 – „Ihre Anfrage vom 23.07.2014“:

„Die Charakterisierung des ausgebauten Verkehrsflughafens BerlinSchönefeld (Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg) als bestehender Flughafen im Rahmen der Festsetzung des Lärmschutzbereichs gemäß der Brandenburgischen Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (FlugLärmSBBbgV) vom 7. August 2013 folgt einer entsprechenden Auslegung des § 2 Abs. 2 Satz 3 FlugLSG im vorangegangenen Planergänzungsbeschluss „Lärmschutzkonzept BBI“ des MIL vom 20.10.2009 auf der Grundlage eines Rechtsgutachtens. Der Planergänzungsbeschluss wurde durch das Bundesverwaltungsgericht bestätigt.

Ich werde Ihre email zum Anlass nehmen, die DFS nach Abstimmung mit dem MIL über die

korrekte Auslegung des § 2 Abs. 2 Satz 3 FlugLSG zu informieren.“

„Sie fragten weiterhin, warum für die Festsetzung des Nachtschutzgebietes innerhalb des Lärmschutzbereichs gemäß FlugLSG nicht die gleichen Werte, wie für die Beschreibung des Nachtschutzgebietes gemäß Planergänzungsbeschluss vom 20.10.2009 herangezogen werden. Dabei ist zu beachten, dass die Anforderungen des FlugLSG zur Abgrenzung der Lärmschutzbereichs mit der Nachtschutzzone ($L_{Aeq} 55 \text{ dB(A)}$, $L_{Amax} 6 \text{ mal } 57 \text{ dB(A)}$ (innen, entspricht 6 mal 72 dB(A) außen, d.Verf.)) und die Anforderungen des

Planfeststellungsbeschlusses bzw. Planergänzungsbeschlusses zur Abgrenzung des Nachtschutzgebietes (LAeq 50 dB(A), L_{Amax} 6 mal 70 dB(A) (außen, d.Verf.)) unabhängig voneinander bestehen.

Das FlugLSG berücksichtigt dies insofern, als dass nach § 13 FlugLSG weitergehende Regelungen, soweit eine Genehmigung, Planfeststellung oder Plangenehmigung bis zum 06.06.2007 erteilt wurde, unberührt bleiben. Insofern gilt unter Beachtung des in Antwort 1 Dargelegten im Umfeld des Verkehrsflughafens Berlin Brandenburg jeweils die für den Betroffenen weitergehende Regelung.“

Der Referent Lärm, Licht, Erschütterungen im Referat Nachhaltige Entwicklung, Umweltbezogene Angelegenheiten der Wirtschaft und des Verkehrs, Luftreinhaltung, Lärminderung des MUGV -

email vom 30.9.2014 - „Betrachtung des Flughafens BER als Bestandsflughafen“ :

„Für die wesentliche bauliche Erweiterung des Verkehrsflughafens BerlinSchönefeld u. a. durch den Bau einer neuen Start undLandebahn ist die Planfeststellung vor dem 07.06.2007 „erteilt“ worden. Die Planfeststellung dieser Erweiterung umfasst auch die Zulassung der mit ihr verbundenen – gegenüber dem bisherigen Zustand höheren Lärmbelastung. § 2 Abs. 2 Satz 3 Fluglärmggesetz stellt ausdrücklich auf den Zeitpunkt der Erteilung der Planfeststellung ab, d. h. auf deren Wirksamwerden. Wirksam wird ein Verwaltungsakt, hier der Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004, gegenüber demjenigen, für den er bestimmt ist oder der von ihm betroffen wird, in dem Zeitpunkt, in dem er ihm bekannt gemacht wird (§ 43 Abs. 1 Satz 1 VwVfGBbg). Der Planfeststellungsbeschluss vom 13.08.2004 ist den Betroffenen vor dem 07.06.2007 bekannt gemacht worden.

Maßgebend ist insoweit das Ende der (ortsüblich bekannt gemachten) zweiwöchigen Auslegung des Beschlusses gemäß § 74 Abs. 4 VwVfGBbg. Dies erfolgte für alle Betroffenen je nach Ende der Auslegung in den einzelnen Gemeinden spätestens im September 2004. Das Wirksamwerden hängt auch nicht davon ab, wann der Planfeststellungsbeschluss gegenüber den Antragstellern oder den einzelnen Betroffenen bestandskräftig und, soweit angefochten, wann die jeweilige die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses insgesamt ablehnende Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts rechtskräftig geworden ist.

Entscheidend ist vielmehr der Zeitpunkt der Erteilung. Dass im Übrigen mit dem Begriff „erteilt“ in § 2 Abs. 2 Satz 3 Fluglärmggesetz nicht auf das Bestandskräftig-Werden abgestellt wird, wird auch daran deutlich, dass § 13 Abs. 1 Fluglärmggesetz „weitergehende Regelungen“ in einer bis zum 06.06.2007 „erteilten“ Planfeststellung von der gesetzlichen Neuregelung der Schallschutzanforderungen und der Entschädigung für die Beeinträchtigung des Au-

ßenwohnbereichs unberührt bleiben lässt (Satz 2), aber die Vollziehung der weitergehenden Regelungen aussetzt, solange die (erteilte) Planfeststellung nicht bestandskräftig ist (Satz 3). Die planfestgestellte wesentliche bauliche Erweiterung geschieht zwar erst nach dem 06.06.2007 und wird erst im Jahr 2011 abgeschlossen sein. Darauf kommt es jedoch nicht an, weil § 2 Abs. 2 Satz 3 Fluglärmschutzgesetz nicht auf die Ausführung bzw. den Vollzug, sondern, wie ausgeführt, auf die Erteilung der Planfeststellung und damit auf eine verbindlich festgestellte Rechtslage abstellt.“

Das MUGV hat in „Flughafen Berlin Brandenburg (EDDB) - Ausweisung des Lärmschutzbereichs nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FlugLSG) - Erläuterungen zu den gesetzlichen Grundlagen und Eingangsdaten – „ (http://www.mugv.brandenburg.de/cms/media.php/lbm1.a.3310.de/ber_erlaeuterung_rechtsgrundlagen.pdf) vom 12.6.2013 den BER als bestehende Flughafen definiert – Pkt. 2.2:

„Der Flughafen Berlin Brandenburg (BER) ist gemäß § 2 Abs. 2 Satz 5 FlugLSG als bestehender Flugplatz einzustufen, da er im vorliegenden Fall nicht die Voraussetzungen für einen neuen oder einen wesentlich baulich erweiterten Flughafen im Sinne des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (§ 2 Abs. 2 Satz 3 und 4) erfüllt.“

Das MIL hat auf seiner Homepage mehrere Links zu eigenen Dokumenten geschaltet, die das Tagesschutzgebiet mit einem Dauerschall von 60dB(A) definieren.

Die o.g. dargelegten verschiedenen Auffassungen und Rechtsstandpunkte zur Unzumutbarkeitsgrenze und zur Einordnung des BER in neuen/wesentlich erweiterten Flughafen oder Bestandsflughafen haben zu folgender Situation geführt:

- Die im BER-Umfeld definierten Lärmschutzgebiete basieren auf der Einordnung des BER als bestehenden Flughafen, wobei das Nachschutzgebiet annähernd den Schutz eines neuen Flughafens erhält (Werte PFB mit Anwendung §13 des LärmschG)
- Das [OVG Berlin-Brandenburg](#) (Beschluss vom 15. Juni 2012 - Az. OVG 12) und das BVerwG (Urteil BVerwG 4 A 5000.10 vom 31.7.2012) definieren die Grenzlinie des Tagschutzgebietes mit einem Dauerschallpegel von 60dB(A) was einem Bestandsflughafen entspricht.
- Die Abwägung der Routen durch DFS, UBA und BAF basieren auf der Einordnung des BER als neuen/wesentlich erweiterten Flughafen mit den darauf basierenden Lärmschutzgebieten die als Unzumutbarkeitsgrenzen auch benannt sind.
- Die Urteile des OVG Berlin-Brandenburg vom 19.9.2013 (Az. OVG 11 A 4.13) und des BVerwG vom 12. November 2014 ([BVerwG 4 C 37.13](#)) basieren u.a. auf dem Quellhinweis zu der o.g. „Lärmfachlichen Bewertung...“ der DFS von

24.Juli 2012 und/bzw. den darin genannten Betroffenenzahlen basieren auf der Unzumutbarkeitsgrenze eines neuen Flughafens. Im dem am 27.1.2015 veröffentlichtem [BVerwG 4 C 37.13](#) wird ausdrücklich auf das LärmschG hingewiesen.

Es kann für den BER nur eine einheitliche Einordnung nach LärmschG geben:

- Ist der BER ein neuer/wesentlich erweiterter Flughafen –
→ dann müssen die bestehenden Lärmschutzgebiete dieser Einordnung angepasst werden
- Ist der BER ein bestehender Flughafen –
→ dann sind alle einordnungsrelevanten Entscheidungsvorlagen von DFS, UBA, BAF und darauf basierende Urteile infrage gestellt

Ich frage die Landesregierung:

1. Ist der BER als bestehender Flughafen im Sinne des „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“ (LärmschG) vom 31.10.2007 einzuordnen? Wie begründet die Landesregierung ihre Position, ihr Handeln und ihre Antwort?
2. Entspricht die Unzumutbarkeitsgrenze gemäß §29b Abs 2 LuftVG der äußeren Grenzlinie von Tag- und Nachtschutzgebiet gemäß dem „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG bzw. FlugSG) in der Fassung vom 31.10.2007“ soweit keine weitergehende Regelungen gemäß §13 des FluLärmG getroffen worden sind Wie begründet die Landesregierung ihre Position, ihr Handeln und ihre Antwort?
3. Entspricht die Unzumutbarkeitsgrenze gemäß §29b Abs 2 LuftVG der äußeren Grenzlinie von Tag- und Nachtschutzgebiet gemäß FluLärmG in der Fassung vom 31.10.2007 und werden diese durch weitergehende Regelungen im Planfeststellungsbeschluß etc. vor dem 7.6.2007 gemäß §13 des FluLärmG ersetzt, falls diese bestandskräftig erteilt wurden ? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?
4. Kann die Abwägungsbehörde (BAF) oder ein Verwaltungsgericht die Unzumutbarkeitsschwelle unabhängig von der Einordnung des Flughafens für die Routenabwägung festlegen – z.B. bei Bestandsflughafen die Unzumutbarkeitsschwelle an den Lärmschutzgrenzen eines neuen Flughafens anlehnen? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?
5. Wie ist die Unzumutbarkeitsgrenze (Tag und Nacht) beim BER quantitativ und qualitativ definiert? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?
6. Hat die DFS den BER in ihrer „Lärmfachliche Bewertung für den Flughafen Berlin Brandenburg“ vom 24.07.2012 als neuen oder wesentlich erweiterten Flughafen falsch eingestuft? Falls ja – wäre dann die aufgeführte Alternativroute nach DES4 (Nordumkurvung) die Vorzugsvariante für den Tag? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?
7. Hat das BAF den BER in seiner „Festlegung von Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER)“ vom 16.1.2012 als neuen oder wesentlich erweiterten Flughafen falsch eingestuft? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?

8. Hat das BVerwG den BER in seinem Urteil vom 12. November 2014 ([BVerwG 4 C 37.13](#)) falsch eingestuft bzw. einen falschen Wert der Unzumutbarkeitsgrenze für den Tag eingesetzt? Wenn ja – welche Unzumutbarkeitsgrenze ist korrekt? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?
9. Wäre die NOOST-Alternative 5 im BVerwG 4 C 37.13 abwägungsfehlerfrei falls der BER ein Bestandsflughafen wäre ? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert ?
Hat die Fa Wölfel Meßsysteme im Auftrag der DFS in https://ber.piratenfraktion-ber-lin.de/media/documents/DFS_Untersuchung_der_Fluglaermbelastung_aus_zwei_Abwaegungs_DES_01-09-2011.pdf (s.o.) den BER korrekt eingeordnet und die zugehörigen Lärmkonturen n. FlärmG für ihre Berechnung korrekt eingesetzt? Sind danach die Abwägung der Routen abwägungsfehlerfrei? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?
10. Muss das Tagesschutzgebiet des BER neu festgelegt werden, falls der BER ein neuer bzw. wesentlich erweiterter Flughafen ist? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?
11. Sind Routen einklagbar wenn die Unzumutbarkeitsgrenze überschritten wird? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?
12. Kann auf 2 Routen (anstelle 1 Route) von einer Bahn geklagt werden (2 SID im mind. 45° Winkel), wenn dadurch die Anzahl der durch unzumutbaren Lärm Belasteten verringert wird, ohne Sicherheitsaspekte zu verletzen? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?
13. Sind Routen abwägungsfehlerfrei wenn sich durch Alternativrouten die Zahl der unzumutbar Belasteten verringern lässt ohne den Sicherheitsaspekt zu verletzen ? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Ist der BER als bestehender Flughafen im Sinne des „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“ (LärmschG) vom 31.10.2007 einzuordnen? Wie begründet die Landesregierung ihre Position, ihr Handeln und ihre Antwort?

Zu Frage 1:

Der Flughafen Berlin Brandenburg (BER) ist gemäß § 2 Abs. 2 Satz 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) als bestehender Flugplatz einzustufen, da er nicht die Voraussetzungen für einen neuen oder einen wesentlich baulich erweiterten Flughafen gemäß § 2 Abs. 2 Sätze 3 und 4 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm erfüllt. Nach den Regelungen kommt es für die Einstufung als Bestandsflughafen allein auf den Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung bzw. der Planfeststellung des Flughafenausbaus an. Die Planfeststellung des Flughafenausbaus wurde bereits 2004, also vor dem Inkrafttreten der maßgeblichen Regelungen des geltenden FluLärmG erteilt.

Frage 2:

Entspricht die Unzumutbarkeitsgrenze gemäß §29b Abs 2 LuftVG der äußeren Grenzlinie von Tag- und Nachtschutzgebiet gemäß dem „Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG bzw. FlugSG) in der Fassung vom 31.10.2007“ soweit keine

weitergehende Regelungen gemäß §13 des FluLärmG getroffen worden sind Wie begründet die Landesregierung ihre Position, ihr Handeln und ihre Antwort?

Frage 3:

Entspricht die Unzumutbarkeitsgrenze gemäß §29b Abs 2 LuftVG der äußeren Grenzlinie von Tag- und Nachtschutzgebiet gemäß FluLärmG in der Fassung vom 31.10.2007 und werden diese durch weitergehende Regelungen im Planfeststellungsbeschuß etc. vor dem 7.6.2007 gemäß §13 des FluLärmG ersetzt, falls diese bestandskräftig erteilt wurden ? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?

Zu den Fragen 2 und 3:

Der § 29b Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) bezieht sich mit der Formulierung „unzumutbarer Fluglärm“ auf die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle.

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm legt in der ab dem 07. Juni 2007 geltenden Fassung die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle fest (vgl. §13 Abs. 1 Satz 1 FluLärmG).

Für Flughäfen, die bis zum 06. Juni 2007 planfestgestellt wurden, sind im Hinblick auf die fachplanungsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle die Regelungen des jeweiligen Planfeststellungsbeschlusses heranzuziehen, sofern dort weitergehende Regelungen als im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm getroffen worden sind (vgl. §13 Abs. 1 Satz 2 FluLärmG).

Frage 4:

Kann die Abwägungsbehörde (BAF) oder ein Verwaltungsgericht die Unzumutbarkeitsschwelle unabhängig von der Einordnung des Flughafens für die Routenabwägung festlegen – z.B. bei Bestandsflughafen die Unzumutbarkeitsschwelle an den Lärmschutzgrenzen eines neuen Flughafens anlehnen? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?

Zu Frage 4:

Die An- und Abflugverfahren im Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln werden in einem gesonderten Verfahren außerhalb der luftrechtlichen Planfeststellung vom Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung nach Vorarbeiten der Deutschen Flugsicherung durch Rechtsverordnung des Bundes festgelegt (vgl. § 27a Abs. 2 Satz 1 Luftverkehrs-Ordnung).

Bei der Festlegung von Flugverfahren handelt es sich um eine planerische Entscheidung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung und der Deutschen Flugsicherung, für die das rechtsstaatliche Abwägungsgebot gilt. Bei ihrer Entscheidung dürfen sich das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und die Deutsche Flugsicherung nicht nur von Sicherheits- bzw. Wirtschaftlichkeitsüberlegungen leiten lassen, sondern müssen insbesondere dem Interesse der Bevölkerung am Schutz vor unzumutbarem Fluglärm Rechnung tragen (vgl. § 29b Abs. 2 LuftVG).

Darüber hinaus wird auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 12. November 2014 im Verfahren BVerwG 4 C 37.13 verwiesen. Das Gericht führt in der Urteilsbegründung u.a. Folgendes aus:

„Bringen alle in Betracht kommenden Flugverfahren unzumutbaren Lärm mit sich, ist § 29b Abs. 2 LuftVG für die Abwägungsentscheidung unergiebig. Die Vorschrift verlangt weder eine Bündelung der Flugverfahren mit einer damit einhergehenden starken Belastung einer geringeren Anzahl Betroffener noch eine Auffächerung der Flugverfahren mit einer geringeren, aber immer noch unzumutbaren Belastung einer höheren Anzahl Betroffener. Sie regelt auch nicht, wie „schwach unzumutbarer“ Fluglärm zu „stark unzumutbarem“ Fluglärm und die Zahl der jeweils Betroffenen rechnerisch ins Verhältnis gesetzt werden könnten.

[...]

Dem BAF obliegt die Entscheidung, ob bei der Bewertung der Belastungsstärke auf den Umfang der räumlichen Betroffenheit oder die Zahl der betroffenen Bewohner abgestellt und welches Gewicht dabei der Stärke der Lärmereignisse zuerkannt werden soll. Es kann nach Maßgabe der Flugsicherheitserfordernisse Flugbewegungen bündeln oder streuen und die Lärmbelastung nach Art eines großräumigen Lastenausgleichs aufteilen oder bestimmte Gebiete möglichst verschonen (Urteil vom 24. Juni 2004 - BVerwG 4 C 15.03 - juris Rn. 40).“

Frage 5:

Wie ist die Unzumutbarkeitsgrenze (Tag und Nacht) beim BER quantitativ und qualitativ definiert? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?

Zu Frage 5:

Im vorliegenden Fall hat die Planfeststellungsbehörde die zu beachtenden fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen bestimmt. Maßgebender Bezugspunkt für die Gewichtung der Lärmschutzbelange am Tag oder in der Nacht ist die jeweilige Zumutbarkeitsschwelle, bei deren Überschreiten passiver Schallschutz zu gewähren ist. Allerdings sind auch Lärmbeeinträchtigungen unterhalb der fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen abwägungsrelevant.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Schwelle, bei deren Überschreiten passiver Schallschutz für Wohnräume, Büroräume, Praxisräume und sonstige nicht nur vorübergehend betrieblich genutzte Räume zu gewähren ist, auf einen für die Tagstunden (06:00 bis 22:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegel von 60 dB(A) außen festgelegt. Die Schwelle, bei deren Überschreiten passiver Schallschutz für Schlafräume einschließlich der Übernachtungsräume in Beherbergungsstätten zu gewähren ist, wurde auf einen für die

Nachtstunden (22:00 bis 06:00 Uhr) der sechs verkehrsreichsten Monate ermittelten energieäquivalenten Dauerschallpegel von 50 dB(A) außen bzw. eine Pegelhäufigkeit von sechs Lärmereignissen pro Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) mit einem A-bewerteten Maximalpegel von 70 dB(A) außen für jeweils eine Durchschnittsnacht der sechs verkehrsreichsten Monate festgelegt.

Frage 6:

Hat die DFS den BER in ihrer „Lärmfachliche Bewertung für den Flughafen Berlin Brandenburg“ vom 24.07.2012 als neuen oder wesentlich erweiterten Flughafen falsch eingestuft? Falls ja – wäre dann die aufgeführte Alternativroute nach DES4 (Nordumkurung) die Vorzugsvariante für den Tag? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?

Zu Frage 6:

Siehe Antwort zu Frage 4.

Frage 7:

Hat das BAF den BER in seiner „Festlegung von Flugverfahren für den Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER)“ vom 16.1.2012 als neuen oder wesentlich erweiterten Flughafen falsch eingestuft? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?

Zu Frage 7:

Siehe Antwort zu Frage 4.

Frage 8:

Hat das BVerwG den BER in seinem Urteil vom 12. November 2014 ([BVerwG 4 C 37.13](#)) falsch eingestuft bzw. einen falschen Wert der Unzumutbarkeitsgrenze für den Tag eingesetzt? Wenn ja – welche Unzumutbarkeitsgrenze ist korrekt? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?

Zu Frage 8:

Zu verwaltungsgerichtlichen Feststellungen kann die Exekutive keine Bewertungen abgeben. Sie ist an die von den Verwaltungsgerichten getroffenen Entscheidungen gebunden.

Frage 9:

Wäre die NOOST-Alternative 5 im BverwG 4 C 37.13 abwägungsfehlerfrei falls der BER ein Bestandsflughafen wäre? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?

Hat die Fa Wölfel Meßsysteme im Auftrag der DFS in https://ber.piratenfraktion-berlin.de/media/documents/DFS_Untersuchung_der_Fluglaermbelastung_aus_zwei_Abwägungs_DES_01-09-2011.pdf (s.o.) den BER korrekt eingeordnet und die zugehörigen Lärmkonturen n. FlärmG für ihre Berechnung korrekt eingesetzt? Sind da-

nach die Abwägung der Routen abwägungsfehlerfrei? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?

Zu Frage 9:

Siehe Antwort zu Frage 4.

Frage 10:

Muss das Tagesschutzgebiet des BER neu festgelegt werden, falls der BER ein neuer bzw. wesentlich erweiterter Flughafen ist? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?

Zu Frage 10:

Das im Zuge der Planfeststellung ausgewiesene Tagschutzgebiet beruht auf dem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss in seiner derzeit gültigen Fassung. Eine Neuausweisung des Tagschutzgebiets kann nur unter den in den Auflagen A II 5.1.9 und A II 5.1.10 der Planfeststellung geregelten Bedingungen erfolgen. Die Gestalt des Tagschutzgebietes wird durch die in die Berechnung einfließenden Parameter bestimmt, die eine prognostisch ermittelte Belastung durch den Betrieb des Flughafens zu einem bestimmten Zeitpunkt unter Verwendung aktueller Flugverfahren, abbilden. Jedoch hat der in der Frage angesprochene Status des Flughafens hierauf keinen Einfluss.

Frage 11:

Sind Routen einklagbar wenn die Unzumutbarkeitsgrenze überschritten wird? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?

Zu Frage 11:

Siehe Antwort zu Frage 4.

Frage 12:

Kann auf 2 Routen (anstelle 1 Route) von einer Bahn geklagt werden (2 SID im mind. 45° Winkel), wenn dadurch die Anzahl der durch unzumutbaren Lärm Belasteten verringert wird, ohne Sicherheitsaspekte zu verletzen? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?

Zu Frage 12:

Siehe Antwort zu Frage 4.

Frage 13:

Sind Routen abwägungsfehlerfrei wenn sich durch Alternativrouten die Zahl der unzumutbar Belasteten verringern lässt ohne den Sicherheitsaspekt zu verletzen? Wie ist die Antwort rechtlich abgesichert?

Zu Frage 13:

Siehe Antwort auf Frage 4.