

Die Verordnung legt einerseits Pauschalbeträge für die Entschädigungshöhe fest, die nach zwei Lärmbelastungsklassen und nach der Art der betroffenen baulichen Anlage abgestuft sind: Für ein Einfamilienhaus, das im höherbelasteten Teil der Tag-Schutzzone 1 gelegen ist, ergibt sich aufgrund der Pauschalbetragsregelung eine Außenwohnbereichsentschädigung in Höhe von 5.000 Euro, für eine Eigentumswohnung beträgt der Pauschalbetrag 3.000 Euro. Eine erhöhte Entschädigung ergibt sich im Einzelfall beim Nachweis eines höheren Verkehrswertes der Immobilie (sogenannte "Zwei-Prozent-Regelung").

Beim Erlass der 3. FlugLSV orientierte sich der Ordnungsgeber zwar grundsätzlich an der Praxis der Außenwohnbereichsentschädigung, wie sie bis zur Novelle des Fluglärmsgesetzes einzelfallbezogen in neueren Planfeststellungsbeschlüssen zum Neu- oder Ausbau von Flugplätzen geregelt worden war. Die materiellen Vorgaben der Verordnung gehen jedoch in verschiedenen Bereichen substantiell über die frühere Praxis der Außenwohnbereichsentschädigung hinaus: Der Kreis der Anspruchsberechtigten wurde erheblich ausgeweitet (früher ab 65 dB(A), neu ab 60 dB(A)), und der Pauschalbetrag der Entschädigung für Einfamilienhäuser wurde erhöht (früher 4.000 Euro, neu 5.000 Euro). Durch den Wegfall umfangreicher Einzelfallregelungen in neuen Planfeststellungen beim Neu- und Ausbau von Flugplätzen wurden zudem verfahrensökonomische Erleichterungen erzielt.

3 Durchführung des novellierten Fluglärmsgesetzes

3.1 Festsetzung neuer Lärmschutzbereiche durch Landesverordnungen

Seit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen im Jahr 2007 sind die Länder für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche zuständig. Die Festsetzung der Lärmschutzbereiche erfolgt nach § 4 Absatz 2 des Fluglärmsgesetzes durch Rechtsverordnungen der Landesregierungen. Für die Übergangszeit bis zur Festsetzung neuer Lärmschutzbereiche nach den Vorgaben des novellierten Fluglärmsgesetzes legte Artikel 3 des Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen im Hinblick auf die Vermeidung von Regelungslücken fest, dass bestehende Lärmschutzbereiche, die auf der Grundlage der früheren Fassung des Fluglärmsgesetzes vom Bund festgesetzt worden waren, bis zur Festsetzung eines neuen Lärmschutzbereichs durch die Länder mit ihren früheren Rechtsfolgen fortgelten. Für den Fall, dass in einem Land mehrere Flugplätze vorhanden sind und mehrere Festsetzungen von Lärmschutzbereichen erfolgen müssen, sieht das Gesetz vor, dass unter Berücksichtigung der Vollzugskapazitäten die zeitliche Abfolge der Festsetzung von Lärmschutzbereichen anhand einer belastungsorientierten Prioritätenreihung festgelegt werden soll.

Die Umsetzung der ersten Stufe des Gesetzesvollzugs, nämlich die Festsetzung der neuen Lärmschutzbereiche für die vom novellierten Fluglärmsgesetz erfassten größeren zivilen und militärischen Flugplätze, stellte die Beteiligten vor erhebliche Herausforderungen. Diese konnten letztlich erfolgreich bewältigt werden. Mehr als 10 Jahre nach dem Inkrafttreten des novellierten Fluglärmsgesetzes sind die Festsetzungen der neuen Lärmschutzbereiche - bis auf wenige spezifische Ausnahmefälle - abgeschlossen. Die Festsetzungen haben allerdings deutlich mehr Zeit in Anspruch genommen, als zum Zeitpunkt der Verabschiedung des novellierten Fluglärmsgesetzes erwartet worden war. Die in § 4 Absatz 4 des Fluglärmsgesetzes angegebene Frist für die Neufestsetzung der Lärmschutzbereiche bis zum Ende des Jahres 2009 konnte lediglich bei zwei Verordnungen eingehalten werden, mit denen bisherige Lärmschutzbereiche für dauerhaft nicht mehr oder nicht mehr in relevantem Umfang genutzte Flugplätze aufgehoben worden sind.

Im Hinblick auf eine zeitnahe und im Bundesgebiet einheitliche Umsetzung des novellierten Fluglärmsgesetzes wurde der Landesvollzug durch das Bundesumweltministerium und durch das Umweltbundesamt unterstützt. Das Umweltbundesamt führt, soweit dies von den Ländern gewünscht wird, auch weiterhin insbesondere eine Qualitätssicherung der Eingangs- und Prognosedaten zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche durch, die auf bundesweit einheitlichen Maßstäben basiert.

Im Folgenden wird auf einige Problemkreise hingewiesen, die nach Einschätzung der beteiligten Kreise wesentlichen Einfluss auf die deutlich längere Verfahrensdauer bei der Festsetzung neuer Lärmschutzbereiche nach den Vorgaben des novellierten Fluglärmsgesetzes hatten:

Das für die Datenerfassung und die Fluglärmrechnung 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 Fluglärmsgesetzes sowie von 1. FlugLSV, AzD und AzB unterzogen werden.