



# Regierung von Oberbayern

Az.: 315 F-98/0-47

München, 28.02.1995

## Flughafen München; Aktualisiertes Tagschutzgebiet Änderungsplanfeststellung

### Anlage:

Tagschutzgebietskarte

Die Regierung von Oberbayern erläßt nach §§ 8 ff. Luftverkehrsgesetz (LuftVG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 14.01.1981 (BGBl I S. 61), zuletzt geändert gem. Art. 4 des Planungsvereinfachungsgesetzes vom 17.12.1993 (BGBl I S. 2123), zur Änderung der Lärmschutzauflagen im Planfeststellungsbeschuß Flughafen München vom 08.07.1979, Az.: 315 F-98-1 (PFB 1979), zuletzt geändert mit 46. Änderungsplanfeststellungsbeschuß (ÄPFB) vom 30.12.1993, im Anschluß zum 3. ÄPFB vom 06.02.1989 und 35. ÄPFB vom 28.01.1992 folgenden

### 47. Änderungsplanfeststellungsbeschuß

#### A. Verfügender Teil

I.

Die Lärmschutzauflagen des PFB 1979 werden unter Nr. IV. wie folgt geändert:

- 1: In der Nummer 1.1.2 wird die Aufzählung der Wohnlagen i.d.F. des 3. und 35. ÄPFB

#### Briefanschrift

Regierung von Oberbayern  
80534 München

#### Besuchszeiten

Mo - Do: 8.30 - 12.00 Uhr  
13.00 - 15.00 Uhr  
Freitag: 8.00 - 12.00 Uhr  
oder nach Vereinbarung

#### Dienstgebäude

Hauptgebäude  
Maximilianstraße 39  
80538 München

U4/U5 Haltestelle Lehel

☎ Vermittlung (0 89) 21 76 - 0  
Telefax (0 89) 21 76 29 14

Eisenheimerstraße 41 - 43  
(= E, s. oben Zimmer-Nr.)  
80687 München

U4/U5 Haltestelle Westendstraße

☎ Vermittlung (0 89) 5 79 38 - 0  
Telefax (0 89) 57 02 81 22

Prinzregentenstraße 18  
(= P, s. oben Zimmer-Nr.)  
80538 München

U4/U5 Haltestelle Lehel

☎ Vermittlung (0 89) 21 76 - 0  
Telefax (0 89) 21 76 28 57

1.1 durch folgende Ortsteile ergänzt:

- "- Ortsteil Sünzhausen (Stadt Freising): insgesamt
- Ortsteil Kleinbachern (Stadt Freising): insgesamt
- Ortsteil Pellhausen (Stadt Freising): insgesamt
- Ortsteil Gartelshausen (Stadt Freising): insgesamt
- Ortsteil Eittingermoos (Gemeinde Eitting): östlich Vorflutgraben Nord
- Ortsteil Asenkofen (Gemeinde Langenbach): insgesamt
- Ortsteil Windham (Gemeinde Langenbach): insgesamt
- Ortsteil Oberhummel (Gemeinde Langenbach): insgesamt
- Ortsteil Tittenkofen (Gemeinde Fraunberg): insgesamt
- Ortsteil Altham (Stadt Erding): insgesamt
- Ortsteil Erching (Gemeinde Hallbergmoos): insgesamt"

und

1.2 in folgenden Ortsteilen durch Gesamteinbeziehung erweitert:

- "- Ortsteil Gaden (Gemeinde Eitting): insgesamt
- Ortsteil Mintraching (Gemeinde Neufahrn): insgesamt".

2. Nach der Nr. 1.7 wird folgende neue Nummer 1.8 eingefügt:

"1.8 Die Flughafen München GmbH, Nordallee 25, 85326 München, hat außerhalb des Tagschutzgebietes im begründeten Einzelfall zu prüfen, ob für den Ausschluß von unzumutbarem Fluglärm unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit Schallschutzvorrichtungen erforderlich sind."

*1.7a, weiteres  
1.8 bereits  
seit dem 6. A  
8. St.*

II.

Die Anträge auf weitergehende Einbeziehung von Wohnlagen in das Tagschutzgebiet und auf ergänzende Lärmschutzauflagen werden zurückgewiesen.

III.

Die sofortige Vollziehung des Beschlusses wird angeordnet.

Hinweis: Der Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage kann nur innerhalb eines Monats nach der Anordnung der sofortigen Vollziehung gestellt werden.

IV. Kostenentscheidung

1. Die FMG trägt die Kosten des Verfahrens.
2. Für den Beschluß wird eine Gebühr von 12.000,00 DM festgesetzt.
3. Auslagen von 72.445,00 DM sind zu erstatten. Die übrigen Auslagen werden noch gesondert festgesetzt.

B. Sachverhalt

1. Die Flughafen München GmbH (FMG) hat laut Planfeststellungsbeschluß vom 08.07.1979 (PFB 1979) innerhalb des festgesetzten Tagschutzgebietes für Schallschutzvorrichtungen an Aufenthaltsräumen Sorge zu tragen. Die Schallschutzvorrichtungen haben zu gewährleisten, daß im Rauminnern bei geschlossenen Fenstern keine höheren Schallpegel als 55 dB(A) auftreten (Lärmschutzaufgabe Nr. IV. 1.1.1).

Das Tagschutzgebiet umschließt die Wohnlagen, in welchen mit Schallschutzmaßnahmen gerechnet werden kann, wenn die vorhandene Bausubstanz nicht ausreichend vor unzumutbarem Fluglärm schützt.

Der örtlich auftretende Fluglärm wird im wesentlichen von folgenden Faktoren bestimmt:

- den An- und Abflugverfahren, also dem Verlauf der Flugrouten (Flugroutenführung),
  - der Aufteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Flugrouten (Bewegungsverteilung, Belegung),
  - den tatsächlich geflogenen Flugwegen innerhalb der Flugkorridore (Flugspuren),
  - der Lautstärke der eingesetzten Flugzeugtypen (Flugzeugmix),
  - dem täglichen Bewegungsaufkommen.
2. Zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm enthält der PFB 1979 einen Vorbehalt zur Überprüfung der Fluglärmimmissionen und zur nachträglichen Anordnung weiterer Lärmschutzauflagen (Lärmschutzaufgabe Nr. IV. 1.7). Der Vorbehalt sieht ausdrücklich eine Anpassung der verfügbaren Lärmschutzaufgaben an die festgelegten An- und Abflugverfahren vor.
3. Die letzte Aktualisierung des Tagschutzgebietes erfolgte noch vor Inbetriebnahme des Flughafens durch 35. ÄPFB vom 28.01.1992. Anlässlich der Änderung der geplanten Flugrouten vom November 1991 wurde das Tagschutzgebiet, auf der Grundlage von Prognosen über den künftigen Verlauf der Flugrouten, der künftigen Bewegungsverteilung und einem angenommenen Flugzeugmix wesentlich erweitert.

4. Nach Betriebsbeginn, Mai 1992, wurden die An- und Abflugverfahren geändert. Die Flugrouten wurden in Abstimmung mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) und den beteiligten Gemeinden optimiert. Im Laufe des Jahres 1993 stellte sich dann eine Stabilisierung in der Ausbildung der Flugkorridore ein.

Zugleich wurde in den ersten beiden Betriebsjahren bereits ein erheblicher Anteil der lauten Flugzeugtypen der Kategorie Kapitel 2 durch leisere Flugzeugtypen der Kategorie Kapitel 3 ersetzt (Lärmbestimmungen der ICAO-Annex 16).

Im September 1993 wurde das Abflugverfahren für die auf der Südbahn nach Westen startenden schweren Maschinen, mit einem Abfluggewicht von über 136 t, den sog. Heavies, geändert. Zur Entlastung des Ortsteils Mintraching drehen die Heavies seitdem nicht mehr nach Süden in Richtung MUN (Südabflugroute T, U) ab, sondern fliegen zunächst geradeaus und drehen erst bei Flugfläche 70 (rd. 7.000 ft über Meereshöhe) nach Süden ab. Im Gemeindegebiet von Eching, Ortsteil Günzenhausen, führt das zu einer Erhöhung des maximalen Einzelschallpegels um rd. 2 dB(A).

5. Einzelne Bürger (Eigentümer von Wohngrundstücken) in Ortsteilen außerhalb des alten Tagschutzgebietes haben sich bei der Regierung darüber beschwert, daß die FMG ihren Antrag auf Schallschutzmaßnahmen und eine Überprüfung der Bausubstanz ihres Anwesens abgelehnt hat. Sie fordern die Einbeziehung ihrer Wohnlage in das Tagschutzgebiet.

Die folgenden Gemeinden haben bei der Regierung einen Antrag auf Einbeziehung folgender Ortsteile gestellt:

Gemeinde Eitting mit Schreiben vom 25.06.1992 für die Ortsteile

- Gaden: insgesamt
- Eittingermoos: insgesamt

Gemeinde Eching mit Schreiben vom 27.04.1994 für die Ortsteile

- Günzenhausen: insgesamt
- Ottenburg: insgesamt
- Deutenhausen: insgesamt

Stadt Freising mit Schreiben vom 01.06.1994 für den Ortsteil

- Sünzhausen: insgesamt

Gemeinde Fraunberg mit Schreiben vom 11.11.1994 für die Ortsteile

- Tittenkofen: insgesamt
- Grucking: insgesamt
- Riding: insgesamt

Gemeinde Marzling mit Schreiben vom 06.12.1994 für den Ortsteil

- Hangenham: insgesamt

Gemeinde Neufahrn mit Schreiben vom 08.12.1994 für die Ortsteile

- Neufahrn: Nordost
- Giggenhausen: insgesamt
- Hetzenhausen: insgesamt

6. Zur Überprüfung der Fluglärmbelastung und Beurteilung der eingetretenen Änderungen in der potentiellen Fluglärmbeeinträchtigung sowie für die daran auszurichtende Tagschutzgebietsgrenze und Anpassung der im PFB 1979 verfügten Lärmschutzaufgaben hat die Regierung den Lärmsachverständigen Dipl.-Phys. Thomas J. Meyer mit der Erstellung folgender Gutachten beauftragt:

- Aktualisierung des Tagschutzgebietes Flughafen München, Teil 1, Berechnung der aktualisierten Lärmgrenzlinie, Juli 1994
- Aktualisierung des Tagschutzgebietes Flughafen München, Teil 2, Überprüfung von Ortslagen außerhalb der Lärmgrenzlinie, August 1994

- Aktualisierung des Tagschutzgebietes Flughafen München, Ergänzungsgutachten zur Überprüfung der Fluglärmsituation in ausgewählten Ortslagen, Dezember 1994.

7. Der Vorsitzende der Fluglärmkommission hat mit Schreiben vom 01.12.1994 zu den Lärmgutachten Meyer Teil 1 und Teil 2 und zu dem Planentwurf der Regierung über einen angedachten Grenzverlauf des Tagschutzgebietes Stellung genommen. Die vom Vorsitzenden beteiligten Gemeinden haben für ihre berührten Ortsteile um eine Aufnahme in das Tagschutzgebiet nachgesucht. Eine Ausklammerung würde zu Härten führen, da die bestehende Grenze teilweise mitten durch bebauten Gebiet ginge. Das gelte insbesondere für Hallbergmoos Nordost, Zengermoos, Neufahrn Nordost, Günzenhausen, Attaching-Nord und Eittingermoos. Die Gemeinde Fraunberg befürwortet die Aufnahme des Ortsteils Grucking, die Gemeinde Marzling die Aufnahme des Ortsteils Hangenham. Darüber hinaus werde um Berücksichtigung der eingetretenen Änderung im Abflugverfahren für Heavies vom September 1993 gebeten. Ferner sei festzustellen, daß sich die Lärmverhältnisse in Neufahrn-Nord, Günzenhausen und Giggerhausen seit Anfang des Jahres 1994 durch eine erhebliche Zunahme von Flugbewegungen auf der Südbahn Richtung Westen, die jetzt bei 3 DME (Distance Measuring Equipment) nach Norden abdrehen würden, geändert haben könnten.
8. Die FMG hat mit Schreiben vom 08.06.1994 zum Antrag der Gemeinde Eching auf Einbeziehung der Ortsteile Günzenhausen, Ottenburg und Deutenhausen und mit Schreiben vom 06.07.1994 zum Antrag der Stadt Freising auf Einbeziehung des Ortsteils Sünzhausen Stellung genommen.

Mit Schreiben vom 15.01.1995 hat die FMG ihre Auffassung zur Aktualisierung der Tagschutzgebietsgrenze dargelegt und eine Auswertung statistischer Daten zu den Flächenverhältnissen der Außenwandelemente bei zu schützenden Räumen von Gebäuden innerhalb der Schutzgebiete beigelegt.

Sie wendet sich gegen eine Einbeziehung von Ortslagen außerhalb der AI/NNI-Grenzlinie, ausgenommen Abrundungen entlang dieser Linie. Mit einer Härteregelung für Ausnahmen im begründeten Einzelfall außerhalb des Tagschutzgebietes hat sie sich grundsätzlich einverstanden erklärt.

9. Die Regierung hat in Begleitung bauakustischer Fachberater am 17.08.1994 und 19.01.1995 in allen berührten Randgemeinden Ortsbesichtigungen durchgeführt, um sich über die Bausubstanzen ein konkretes Bild machen zu können, insbesondere welche Fenstertypen und Fensterflächenanteile vorhanden sind.

### C. Würdigung

#### I. Verfahren

1. Die Regierung von Oberbayern ist sachlich und örtlich zuständige Planfeststellungsbehörde gemäß § 10 Abs. 1 Satz 1 LuftVG i.V.m. § 1 der Verordnung über die Zuständigkeiten in Planfeststellungsverfahren nach dem Luftverkehrsgesetz (BayRS 960-1-2-W). Die Änderungen und Ergänzung der Lärmschutzaufgaben des PFB 1979 beruhen auf § 9 Abs. 2 LuftVG, Art. 74 Abs. 3 Bayer. Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) und dem Auflagenvorbehalt in Nr. IV. 1.7 des PFB 1979. Die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Beschlusses beruht auf § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO und der Hinweis in der Anordnung auf § 10 Abs. 6 LuftVG.
2. Ein Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung war nicht durchzuführen. Durch die Aktualisierung der Tagschutzgebietsgrenze werden Rechte anderer nicht beeinträchtigt (§ 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, Satz 2 Halbsatz 2 i.V.m. § 10 Abs. 2 LuftVG). Für die einbezogenen Ortslagen bringt die Erweiterung des Tagschutzgebietes einen "argumentativen Vorteil" bei der Durchsetzung eines Schutzanspruchs. Für Ortslagen die nicht einbezogen werden konnten, führt die Nicht-einbeziehung zu keiner erstmaligen oder stärkeren Betroffenheit als bisher. Alle im Grenzbereich des Tagschutzgebietes befindlichen

Ortsteile liegen im ehemaligen Auslegungsgebiet der öffentlichen Anhörung im Planfeststellungsverfahren für den PFB 1979. Die Fluglärm Auswirkungen (Immissionsbetroffenheiten) waren bereits Gegenstand dieses Anhörungsverfahrens. Die im PFB 1979 für das Tagschutzgebiet festgelegten Betroffenheitskriterien liegen auch diesem Beschluß unverändert zugrunde. Die verfügte Erweiterung des Tagschutzgebietes ist im wesentlichen nur das Ergebnis einer Anpassung an den tatsächlichen Flugverkehr unter Berücksichtigung der im PFB 1979 angenommenen 710 lärmrelevanten Flugbewegungen zwischen 6.00 und 22.00 Uhr sowie unter Einbeziehung von Worst-Case-Annahmen. Im übrigen besteht für Immissionsbetroffene im Regelfall kein Anspruch auf Neubestimmung des Schutzgebietes unter Einbeziehung ihres Grundstücks, da es ihnen insoweit an einem subjektiv öffentlichen Recht auf Erweiterung des von der Planfeststellungsbehörde festgesetzten Schutzgebietes fehlt (BVerwG, Flughafen München, Urteil vom 29.01.1991 - 4 C 51/89 - Urteilsausfertigung S. 75; BVerwGE 87/332 ff, 358).

## II. Erweiterung des Tagschutzgebietes

### 1. Vorgaben und Grundlagen

Das Tagschutzgebiet hat die verwaltungspraktische Funktion, den Betroffenen konkret zu vermitteln, wer unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls mit Schallschutzmaßnahmen rechnen kann.

Die Einbeziehung einer Wohnlage in das Schutzgebiet ist weder Voraussetzung für das Bestehen eines Anspruchs auf Schallschutz noch führt sie automatisch zu einem solchen Anspruch. Das Schutzgebiet gewährt dem Grundstückseigentümer lediglich einen Beweis- oder Begründungsvorteil bei der Geltendmachung seines Anspruchs. Die FMG hat den Nachweis zu erbringen, daß Aufenthaltsräume ausreichend gegen unzumutbaren Fluglärm geschützt sind. Soweit die vorhandene Bausubstanz bereits ausreichenden Schutz gewährleistet, besteht kein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen.

Als Grundlage für die Beurteilung der vorhandenen Bausubstanzen in den Wohnlagen der Flughafengemeinden dienten Auswertungen statistischer Daten der FMG sowie die von der Regierung durchgeführten Ortsbesichtigungen. In den Randgemeinden des Tagschutzgebietes überwiegt regelmäßig die Zahl der bereits ausreichend geschützten Aufenthaltsräume. In diesem Übergangsbereich von höheren zu niedrigeren Spitzenpegeln bedürfen nur noch vereinzelt Gebäude mit einer schlechten bis sehr schlechten Dämmung einer Schallschutzvorrichtung.

Maßgebliche Beurteilungsgrundlagen für die Aktualisierung des Tagschutzgebietes waren die gutachtlichen Ermittlungen und Berechnungen des Lärmsachverständigen Dipl.-Phys. Thomas J. Meyer, der ein im In- und Ausland, bei Gerichten, wie auch anderweitig anerkannter Experte auf dem Gebiet des Fluglärmschutzes ist und der mit den Lärmauswirkungen des neuen Flughafen München seit über 20 Jahren eingehend befaßt ist.

Der Sachverständige Meyer hat die AI/NNI-Grenzlinie auf der Grundlage von Eingabedaten, die den tatsächlichen Verhältnissen nach Inbetriebnahme des Flughafens entsprechen, neu berechnet (Gutachten Meyer, Teil 1). Für die Aufteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Flugrouten wurde die Jahrestatistik der FMG für das Kalenderjahr 1993 beigezogen und für das praktische Flugverhalten bzw. den tatsächlichen Flugweg innerhalb eines Korridors wurden die Flugspuraufzeichnungen der Deutschen Flugsicherung (DFS) ausgewertet. Für das tägliche Bewegungsaufkommen wurden 760 strahlgetriebene Maschinen gemäß den Annahmen des Datenerfassungssystems 06/93 zugrundegelegt. Die neuen Eingabedaten haben zu einem anderen Verlauf der AI/NNI-Grenzlinie geführt. Teilweise geht die aktualisierte AI/NNI-Grenzlinie über die alte Grenzlinie hinaus, teilweise bleibt sie zurück.

Für die Überprüfung der Immissionsbetroffenheit durch den maximalen Einzelschallpegel gem. der Lärmschutzaufgabe des PFB 1979, hat der Sachverständige auch die Pegelhöhen und Häufigkeiten der maximalen Außenschallpegel entlang der Lärmgrenzlinie nach 3 Szenarien ermittelt (Pegelhäufigkeitsverteilungen).

Die Regierung hat das Szenario 3 der weiteren Beurteilung zugrundegelegt. Dieses Prognoseszenario entspricht der im PFB 1979 angenommenen täglichen Flugbewegungszahl von 710 Bewegungen zwischen 6.00 und 22.00 Uhr. Darüber hinaus berücksichtigt es die aktuelle Bewegungsverteilung und die längerfristige Entwicklung in der Zusammensetzung des Flugzeugmix. Das Szenario 3 stellt zwar den ungünstigsten Fall dar (Worst-Case-Betrachtung). Ein Vergleich der drei Szenarien zeigt aber, daß im höheren Pegelbereich, der für die schallschutzauslösende Situation relevant ist, nur geringfügige Pegelunterschiede bestehen.

Ein wichtiges Ergebnis der Sachverständigenprüfung war, daß entlang der AI/NNI-Grenzlinie ein Schallpegel von höchstens 85 dB(A) am Einzeltag durchschnittlich einmal erreicht werden kann. Für den Einzeltag wird ein Betriebszustand angenommen, an dem der gesamte Luftverkehr zwischen 6.00 und 22.00 Uhr durchgehend in einer Betriebsrichtung abgewickelt wird.

Für eine Beurteilung der Immissionsbelastung außerhalb der aktualisierten AI/NNI-Grenzlinie hat die Regierung den Sachverständigen mit der Ermittlung weiterer Pegelhäufigkeitsverteilungen in verschiedenen Ortslagen innerhalb der Flugkorridore und seitlich der S/L-Bahnen beauftragt (Gutachten Meyer, Teil 2).

In einem weiteren Gutachten hat die Regierung die Fluglärmsituation in Günzenhausen nach der eingetretenen Änderung im Abflugverfahren für Heavies überprüfen sowie für ausgewählte Ortslagen die dort auftretenden Pegelhäufigkeitsverteilungen ermitteln lassen (Ergänzungsgutachten Meyer).

Der Anlaß für eine Überprüfung der Immissionsbelastung außerhalb der AI/NNI-Linie war die anzustrebende Kongruenz von potentieller Lärmbetroffenheit und Schutzgebietsausweisung (BVerwG a.a.O. UA S. 78). Der inhaltliche Zusammenhang zwischen Schutzgebiet und Schutzziel muß gewahrt bleiben, wenn die Gebietsausweisung einen Sinn haben soll. Darauf hat die Planfeststellungsbehörde bei der Bestimmung des Schutzgebietes zu achten (BVerwG a.a.O. UA S. 78 f.).

Ein wesentliches Ergebnis der lärmphysikalischen Ermittlungen und der Auswertung der vorhandenen bauakustischen Verhältnisse in der Umgebung des Flughafens war, daß in Ortslagen, die von der neu berechneten AI/NNI-Grenzlinie weiter als 500 - 800 m entfernt liegen, Schallschutzmaßnahmen nur in seltenen Ausnahmefällen erforderlich werden können.

## 2. Einbeziehung von Wohnlagen in das Tagschutzgebiet

Die Änderungen in den An- und Abflugverfahren erforderten eine Anpassung der Tagschutzgebietsgrenze an die veränderte Fluglärmsituation. Das Tagschutzgebiet mußte insbesondere im Bereich der Abflugkorridore Nordwest, Südwest, Nordost und Südost erweitert werden.

Die Regierung hat alle Wohnlagen einbezogen, die erstmals innerhalb der Neuberechneten AI/NNI-Grenzlinie liegen und darüber hinaus auch Wohnlagen außerhalb dieser Lärmgrenzlinie, soweit dort im ungünstigsten Fall (Szenario 3) ein maximaler Außenschallpegel von 84 dB(A) am Einzeltag durchschnittlich einmal erreicht und seltener als durchschnittlich einmal unregelmäßig überschritten wird (Grenzpegel).

Im Wege der Abrundung sind teilweise auch Wohnlagen mit einem maximalen Außenschallpegel unter 84 dB(A) einbezogen worden, um eine neue Grenzdurchschneidung von zusammenhängenden Wohnlagen zu vermeiden. Die von der alten Tagschutzgebietsgrenze vorhandenen Durchschneidungen der Ortslagen konnten dagegen in

keinem einzigen Fall über eine Abrundung korrigiert werden, da außerhalb der bestehenden Schutzgebietsgrenze die Voraussetzungen für eine aktualisierende Einbeziehung nicht gegeben sind. Es handelt sich hier um Ortslagen, in welchen die Neuberechnete AI/NNI-Grenzlinie gegenüber der alten Linie zurückbleibt, so etwa in Neufahrn, Günzenhausen, Attaching, Berglern und Hallbergmoos.

## 2.1 Einbeziehung aller Ortslagen innerhalb der aktualisierten AI/NNI-Grenzlinie.

Ortslagen, die erstmals innerhalb der Neuberechneten AI/NNI-Grenzlinie liegen, sind, wie bereits in der Vergangenheit durch PFB 1979 und 35. ÄPFB, auch diesmal vollständig einbezogen worden.

Dort, wo die AI/NNI-Grenzlinie von startenden Flugzeugen bestimmt wird - das ist bei den Abflugrouten nach Nordwest, Südwest, Nordost und Südost der Fall - liegen die Grenzpegel entlang der Linie zwischen 83 und 85 dB(A).

In den übrigen Bereichen, wo die AI/NNI-Grenzlinie von den Landungen bestimmt wird - das sind die Anflugkorridore von Westen und Osten - wird entlang der Grenzlinie nur ein Grenzpegel von 82 dB(A) erreicht, die aber in Richtung auf die Korridormittellinie der Landungsschneise schnell ansteigt.

Bei Pegelwerten ab 84 dB(A) können Schallschutzmaßnahmen vereinzelt bis vermehrt erforderlich sein. Überwiegend ist aber gegenüber einem maximalen Außenschallpegel von 84, 85 und 86 dB(A) eine ausreichende Dämmung bereits vorhanden. Das belegt die statistische Auswertung der FMG über ermittelte Bausubstanzen anlässlich des Schallschutzprogramms.

## 2.2 Einbeziehung einzelner Ortslagen außerhalb der aktualisierten AI/NNI-Grenzlinie

In das Tagschutzgebiet wurden auch Ortslagen einbezogen, in welchen der maximale Außenschallpegel von 84 dB(A) im ungünstigsten Fall (Szenario 3) am Einzeltag durchschnittlich einmal erreicht und seltener als durchschnittlich einmal überschritten wird (Grenzpegel).

In diesen Ortslagen können Ansprüche auf Schallschutzvorrichtungen wegen Fluglärmbeeinträchtigung vereinzelt gegeben sein, wenn die Außenfläche des Aufenthaltsraumes (Fenster- und Wandfläche) aufgrund der schlechten - oder sehr schlechten - Dämmung einen niedrigen Gesamtschalldämmwert (mittleren Dämmwert) von lediglich 25 dB(A) - oder weniger - hat. Als mittlerer Dämmwert (A-bewertet) wird dabei die Schallpegeldifferenz zwischen außen und innen bezeichnet. Da die Fenster im Regelfall einen deutlich geringeren Schalldämmwert aufweisen als die übrigen Außenbauteile, nimmt der mittlere Dämmwert mit wachsendem Fensterflächenanteil ab. Ein Fensterflächenanteil von 30 % ist selten, von über 30 % sehr selten. Bezieht man also den mittleren Dämmwert auf einen Fensterflächenanteil von 30 % in einer massiven Außenwand mit einem bewerteten Schalldämmmaß von 55 dB, so stellt dies im Regelfall die Mindestschalldämmung dar.

Statistische Auswertungen und die Ortsbesichtigungen in den Randgemeinden zeigen, daß Häuser mit einem mittleren Dämmwert von lediglich 25 dB(A) vereinzelt anzutreffen sind. Der Regelfall sind Gebäudeaußenflächen mit einem mittleren Dämmwert von 30 dB(A).

Bei diesem Wert und einem Grenzpegel von 84 dB(A) gewährleistet die bereits vorhandene Dämmung, daß im Rauminnen bei geschlossenen Fenstern keine höheren Schallpegel als 54 dB(A) auftreten können. Beträgt der mittlere Dämmwert 29 dB(A), wird 55 dB(A) nicht überschritten, und liegt der mittlere Dämmwert zwischen 28

und 26 dB(A) wird 55 dB(A) nur unwesentlich überschritten. Bei einer unwesentlichen Überschreitung scheiden Schallschutzmaßnahmen wegen Unverhältnismäßigkeit aus (vgl. III.2.).

Soweit die Einbeziehung von Wohnlagen mit einem Grenzpegel von 84 dB(A) zu einer erstmaligen Durchschneidung der Ortslage geführt hätte, wurde über eine Abrundung der gesamte Ortsteil einbezogen. In den abgerundeten Ortslagen tritt allerdings nur ein Grenzpegel von 83 dB(A) auf. Dort ist ein Anspruch auf Schallschutz zwar nicht auszuschließen, jedoch die seltene Ausnahme (vgl. III.).

### III. In das Tagschutzgebiet nicht einbezogene Ortslagen

Ortslagen mit einem Grenzpegel von 83 dB(A) oder weniger konnten nicht mehr in das Tagschutzgebiet einbezogen werden. In diesen Ortslagen kann ein Anspruch auf Schallschutzvorrichtungen nur noch im seltenen Ausnahmefall in Frage kommen.

#### 1. Schallschutz im seltenen Ausnahmefall

Die Gebäudeaußenfläche eines Aufenthaltsraums hat im seltenen Ausnahmefall einer besonders schlecht dämmenden Bausubstanz einen außergewöhnlich niedrigen mittleren Dämmwert von weniger als 25 dB(A). Dieser Fall tritt nur bei einem Gebäude mit Einfachverglasung oder sehr undichten Verbund- oder Isolierglasfenstern auf oder, wenn bei einer schlechten bis mittleren Fensterdämmung der Fensterflächenanteil über 30 % liegt, was aber sehr selten vorkommt. Die Regel sind Fensterflächenanteile zwischen 10 und 20 %.

Häuser mit Einfachverglasung sind in den Flughafengemeinden überhaupt nicht oder nur selten, Häuser mit sehr undichten Verbund- oder Isolierglasfenstern nur ganz vereinzelt anzutreffen.

Ortslagen, in denen ein Anspruch auf Schallschutz nur noch im seltenen Ausnahmefall einer sehr schlecht dämmenden Bausubstanz besteht, konnte die Regierung nicht mehr in das Tagschutzgebiet einbeziehen. Eine so weitreichende Einbeziehung hätte mit der bestimmungsgemäßen Funktion des Schutzgebietes nicht mehr in Einklang gebracht werden können. Um aber die Gewährung von Schutz gegen unzumutbaren Fluglärm auch außerhalb des Tagschutzgebietes sicherzustellen, hat die Regierung die FMG zu einer Überprüfung im begründeten Einzelfall verpflichtet (siehe unten V.).

## 2. Kein Schallschutz bei unwesentlicher Überschreitung

Bei einem Grenzpegel von 83 dB(A) und einer schlechten Dämmung mit einem mittleren Dämmwert von lediglich 25 dB(A) wird der Schallpegel von 55 dB(A) im Rauminnern nur unwesentlich überschritten.

Nicht jede Überschreitung des Schallpegels 55 dB(A) führt bereits zu einem Anspruch auf Schallschutzvorrichtungen. Um einen Schallschutzanspruch auslösen zu können, muß die Überschreitung in der Pegelhöhe und in der Häufigkeit mehr als geringfügig sein. Bei einer nur unwesentlichen Überschreitung sind Schallschutzmaßnahmen unverhältnismäßig.

Die Verhältnismäßigkeit für eine Schallschutzmaßnahme ist frühestens gegeben, wenn der Innenschallpegel von 59 dB(A) am Einzeltag durchschnittlich einmal erreicht und überschritten wird (schutzauslösender Grenzpegel).

### 2.1 Überschreitungshöhe

Bei einem Grenzpegel von 83 dB(A) und einem mittleren Dämmwert von 25 dB(A) wird im statistischen Mittel ein Innenschallpegel von 58 dB(A) erreicht.

Der für das Schutzziel maßgebende Schallpegel 55 dB(A) wird damit nur um 3 dB(A) überschritten. Vom menschlichen Ohr wird erst eine Pegelerhöhung von 3 dB(A) deutlich wahrgenommen. Die Satzverständlichkeit, die bei einem 55 dB(A)-Schallpegel bei 99 % liegt, ist bei einem Pegelwert von 58 dB(A) mit 98 % nur geringfügig niedriger. Der Wert des Artikulationsindex (AI) liegt dann mit 0,6 immer noch im Bereich einer guten Sprachverständigung (Lärmmedizinisches Gutachten, Prof. Dr. med. Müller-Limmroth, S. 120, Tabelle 1; vgl. PFB 1979, S. 641).

## 2.2 Überschreitungshäufigkeit

Neben der Überschreitung in der Pegelhöhe muß auch die Zahl der Überschreitungen, also die Überschreitungshäufigkeit mehr als nur geringfügig sein.

Wird der erhöhte Pegelwert von 58 dB(A) am Einzeltag nur durchschnittlich einmal erreicht und überschritten, wäre die Verpflichtung zur Gewährung von Schallschutz unverhältnismäßig (vgl. PFB 1979, S. 512). Bei der geringfügigen Überschreitungshäufigkeit stehen die Kosten für Schallschutzmaßnahmen außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck und zum erreichten Nutzen. Eine Gewährung von Schallschutz für nur geringfügig nachteilige Auswirkungen, aufgrund der unwesentlichen Abweichung vom Schutzziel, ließe sich nicht mehr mit dem hohen Kostenaufwand gegenüber einer stark reduzierten Schutzbedürftigkeit vereinbaren. Der Nutzen würde sich lediglich auf den Schutz vor seltenen Fluglärmereignissen mit ganz vereinzelt auftretenden Lärmspitzen beschränken (vgl. PFB 1979, S. 512).

Bei der Unverhältnismäßigkeit von Schallschutz gegenüber selten auftretenden Störungen war auch der beachtliche Unterschied zwischen einem Dauerschallpegel und einem Einzelschallpegel zu berücksichtigen. Fluglärm setzt sich aus Einzelereignissen mit ausreichenden Pausen zusammen. Das einzelne Fluglärmereignis ist dabei von kurzer Dauer. Am Rande des Tagschutzgebietes beträgt

die durchschnittliche Einwirkzeit nur etwa 1 Minute. Die eigentliche Störwirkung bezogen auf die Kommunikationsstörung ist noch wesentlich kürzer. Sie liegt bei dem um 3 dB(A) höheren 58 dB(A)-Pegel zwischen 5 bis maximal 10 Sekunden.

Bei der Gewährung von Schallschutz führt die Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes dazu, daß eine mehr als geringfügige Überschreitung des Innenschallpegels von 55 dB(A) frühestens angenommen werden darf, wenn der Pegelwert 59 dB(A) am Einzeltag mindestens durchschnittlich einmal erreicht und überschritten wird. In Ortslagen mit einem Grenzpegel von 83 dB(A) ist das grundsätzlich nicht mehr der Fall, denn selbst bei einem schlecht dämmenden Fenster und einem seltenen Fensterflächenanteil von 30 % in einer massiven Außenwand mit einem bewerteten Schalldämmmaß von 55 dB - das entspricht einem mittleren Dämmwert von lediglich 25 dB(A) - wird ein Innenschallpegel von 59 dB(A) nicht mehr durchschnittlich einmal erreicht und überschritten.

### 3. Schallschutzmindernde Faktoren

Bei den niedrigeren Schallpegeln, wie dem Außenschallpegel von 83 dB(A) und weniger, sind auch schallschutzmindernde Faktoren zu beachten, die sich der Betroffene anrechnen lassen muß. Das sind die tatsächliche Lärmvorbelastung - beispielsweise durch Straßenverkehrslärm - und die Gebietsart. Der hinzutretende Fluglärm muß zu einer beachtlichen Erhöhung führen, die sich als unzumutbare Belastung erweist (BVerwG a.a.O., UA S. 71 f). Für die Einschätzung in welchem Umfang Schallschutzmaßnahmen in den Flughafenrandgemeinden noch gegeben sein können, waren diese Faktoren mit zu berücksichtigen.

Wie sich jedoch in den Wohnlagen außerhalb des Tagschutzgebietes der zusätzliche Fluglärm zur gegebenenfalls vorbelasteten Situation konkret verhält, ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, sondern

muß im Einzelfall bei gegebenem Anlaß geprüft werden. Das gilt auch für die Frage der Zugehörigkeit des Grundstücks zu einer bestimmten Gebietskategorie.

#### IV. Zurückgewiesene Anträge auf Gebietserweiterung

Soweit die von den Gemeinden und Grundstückseigentümern gestellten Anträge auf eine Einbeziehung von Wohnlagen in das Tagschutzgebiet über die im Beschluß unter Nr. A.I. verfügten Lärmschutzauflagen hinausgehen, mußten diese zurückgewiesen werden (Nr. A.II.). Aus den genannten Gründen, insbesondere daß in diesen Ortslagen außerhalb des Tagschutzgebietes ein Anspruch auf Schallschutz nur noch im seltenen Ausnahmefall möglich ist (oben III.), konnte den weitergehenden Anträgen nicht mehr entsprochen werden.

In allen Ortslagen außerhalb des Tagschutzgebietes kann im ungünstigsten Fall ein maximaler Außenschallpegel von 83 dB(A) am Einzeltag durchschnittlich einmal erreicht und überschritten werden. Bei diesem Grenzpegel können Schallschutzvorrichtungen nur noch bei einer besonders schlecht dämmenden Bausubstanz mit einem außergewöhnlich niedrigen mittleren Dämmwert von weniger als 25 dB(A) erforderlich werden. Dieser seltene Ausnahmefall wird durch die Lärmschutzauflage Nr. A.I.2. ausreichend und angemessen berücksichtigt (s. unten V.).

Außerhalb des Tagschutzgebietes wurden vom Lärmsachverständigen folgende Grenzpegel für folgende Ortslagen ermittelt (vgl. Gutachten Teil 2, Anlage E, und Ergänzungsgutachten, Abschnitt 2, Anlage F):

Ein Grenzpegel von 83 dB(A) in folgenden Ortslagen:

E1 Grucking Nord

E2 Zengermoos

F5 Neufahrn Ostrand, Ecke Lindenweg/Max-Anderl-Straße

F9 Neufahrn Mitte, Ecke Ahornweg/Ulmenweg

- F12 Attaching, Ecke Dorfstraße/Schulstraße
- F13 Eittingermoos, Birkenstraße
- F18 Berglern, Ecke Sattlerweg/Erdinger Straße
- F20 Grucking Ortsmitte (einschl. Heavy-Verkehr)
- F24 Hörenzhausen (Bereich maximaler Immission)
- F25 Günzenhausen Süd (mit nach Süden verschwenkter Startschneise)
- F30 Giggenhausen

Ein Grenzpegel von 82 dB(A) in folgenden Ortslagen:

- E1 Berglern Mitte
- F23 Hörenzhausen Zentrum (mit nach Süden verschwenkter Startschneise)
- F27 Ottenburg Ortsmitte (mit nach Süden verschwenkter Startschneise)
- F29 Hangenham Ortsmitte
- F31 Hetzenhausen (Landung)

Ein Grenzpegel von 81 dB(A) in folgenden Ortslagen:

- E6 Neufahrn Mitte Ostrand
- E2 Riding (Landeschneise)
- F1 Hallbergmoos, Mathildenstraße/An der Überführung Goldach
- F2 Hallbergmoos, Ecke Birkenecker Straße/Am Süßbach

Ein Grenzpegel von 80 dB(A) oder weniger in folgenden Ortslagen:

- E1 Attaching Nord
- E9 Hetzenhausen (Start)
- F28 Deutenhausen Ortsmitte (mit nach Süden verschwenkter Startschneise).

Für die Ortslagen Neufahrn und Günzenhausen hat der Sachverständige bei der Ermittlung der Grenzpegel den - seit Änderung der Abflugverfahren (September 1993) für die auf der Südbahn nach Westen startenden schweren Maschinen mit einem Abfluggewicht von über 136 t (Heavies) - höheren Anteil des Schwerverkehrs im Geradeausabflugkorridor S durch Auswertung der Flugbewegungsanteile zwischen Januar und August 1994 vollständig berücksichtigt. Die bereits bei 3DME nach Norden abdrehenden Maschinen (Abflugkorridor P) sind in Neufahrn oberhalb der Pegelhäufigkeiten von 80 dB(A) nur noch seltene Ereignisse.

Für die Ortslage Giggenhausen wurde der Grenzpegel mit dem erhöhten Verkehrsanteil unter Berücksichtigung des Schwerverkehrs bzw. Langstreckenverkehrs im Abflugkorridor P (Abdrehen bei 3DME), wie es sich nach der Verkehrsumstellung 1993 aus den Verkehrsdaten von Januar bis August 1994 ergibt, ermittelt (s. F30). Die Berechnung schließt senkrechte Überflüge über Giggenhausen mit ein.

#### V. Berücksichtigung seltener Betroffenheiten außerhalb der Tagschutzgebietsgrenze

Für die seltenen Ausnahmefälle einer Fluglärm Betroffenheit außerhalb des Tagschutzgebietes infolge einer außergewöhnlich schlecht dämmenden Bausubstanz (siehe oben III. 1.), hat die Regierung durch Auflagenenergänzung eine Überprüfungspflicht angeordnet (Auflage I. 2.).

Die FMG hat im begründeten Einzelfall auf Antrag zu prüfen, ob zur Einhaltung des Schutzziels Schallschutzvorrichtungen an Aufenthaltsräumen erforderlich sind. Der begründete Einzelfall setzt voraus, daß Zweifel darüber bestehen, ob bei einem am Einzeltag durchschnittlich einmal erreichten maximalen Außenschallpegel (Grenzpegel nach Szenario 3) die vorhandene Bausubstanz ausreicht, um unzumutbaren Fluglärm im Rauminnern auszuschließen. Die Überprüfungspflicht der FMG beginnt erst, wenn der Antragsteller alle Angaben über die Bausubstanz und die - gegebenenfalls fachbetrieblichen - Nachweise über Art und Beschaffenheit

der Fenster vorgelegt hat und diese bei objektiver Würdigung geeignet sind, Zweifel zu begründen.

Mit dieser Regelung findet auch der Fluglärm Betroffene außerhalb des Tagschutzgebietes eine angemessene Berücksichtigung.

Im Rahmen der Mitwirkungspflicht ist es dem Antragsteller zuzumuten, für die Geltendmachung seines Anspruchs auf Schallschutzvorrichtungen zumindest den Nachweis über seine von der üblichen Bauweise abweichenden Bausubstanz vorzulegen. Der Nachweis kann ohne hohes Kostenrisiko erbracht werden. Die Vorlage von Bauzeichnungen und der gegebenenfalls fachbetriebliche Nachweis, etwa über die Dichtheit der Fenster, verursachen in der Regel keine oder nur geringe Kosten. Hingegen würden kostenintensive Schallmessungen zur Ermittlung des Dämmwertes der Bausubstanz, also der Schallpegeldifferenz zwischen Außen- und Innenpegel, den Rahmen seiner Mitwirkungspflicht übersteigen. Sollten solche Schallmessungen in begründeten Zweifeln erforderlich werden, so sind sie von der FMG aufgrund ihrer Überprüfungsspflicht zu veranlassen.

#### VI. Keine Verkleinerung des Tagschutzgebietes

Aus mehreren Gründen ist eine Verkleinerung des Tagschutzgebietes nicht angezeigt.

In einigen Ortslagen hat die Aktualisierung zu einer Verkleinerung des von der Neuberechneten AI/NNI-Grenzlinie umschlossenen Gebietes geführt. Die einzelnen Ortslagen, die jetzt zwar außerhalb der aktualisierten, verkleinerten AI/NNI-Grenzlinie, aber noch innerhalb der alten AI/NNI-Grenzlinie liegen, sind aus der beiliegenden Tagschutzgebietskarte ersichtlich. Die teilweise Verkleinerung der AI/NNI-Grenzlinie beruht auf der Änderung der An- und Abflugverfahren, vor allem auf einer anderen Flugbewegungsverteilung.

Soweit ein Teil dieser Ortslagen noch im Bereich eines am Einzeltag durchschnittlich einmal erreichten maximalen Außenschallpegels von 84 dB(A) liegt, müssen die Wohnlagen im Tagschutzgebiet verbleiben, da dort vereinzelt Betroffenheiten bestehen können.

Soweit ein anderer Teil dieser Ortslagen im Bereich eines maximalen Außenschallpegels von 83 dB(A) oder weniger liegt, kann eine Schallschutzmaßnahme nur noch im seltenen Ausnahmefall erforderlich werden. In allen übrigen Fällen besteht kein Anspruch mehr auf Schallschutz. Diese Ortslagen würden heute grundsätzlich nicht mehr in das Tagschutzgebiet einbezogen werden (siehe oben III.). Da von einer Verkleinerung des Tagschutzgebietes aber aus Gründen des Vertrauensschutzes abzusehen ist, bedurfte es hier keiner weiteren Konkretisierung und Differenzierung. Die von der FMG durch schriftlichen Bescheid den Antragstellern zugestanden Schallschutzmaßnahmen wurden bereits weitgehend baulich umgesetzt und können nicht mehr rückgängig gemacht werden. Auch eine teilweise Kostenrückerstattung scheidet wegen des schutzwürdigen Vertrauens der vormals Betroffenen auf den Fortbestand eines in der Vergangenheit zu Recht beanspruchten und bereits gewährten Schallschutzes aus. Das gilt entsprechend auch für schon eingeleitete Baumaßnahmen.

## VII. Sofortige Vollziehung

Die Anordnung der sofortigen Vollziehung des Beschlusses ist im besonderen öffentlichen Interesse zum Schutz der Bevölkerung geboten. Die zügige Umsetzung der Lärmschutzauflagen ist dringend erforderlich. Das Schutzziel muß möglichst rasch erreicht werden.

Der Flughafen ist bereits seit Mai 1992 in Betrieb. Im Interesse der Lärmbetroffenen wäre deshalb ein Aufschub nicht vertretbar. Für den Einbau von Schallschutzvorrichtungen vergehen ab Stellung des Antrags bis zur Fertigstellung der Baumaßnahme in der Regel über ein halbes Jahr. Jeder Einzelfall bedarf einer arbeitsaufwendigen Bestandsaufnahme vor Ort und einer genauen Berechnung der schallschutztechnischen Anforderungen.

### VIII. Kostenentscheidung

Das ÄPFV ist kostenpflichtig (§ 1 Abs. 1 LuftKostV i.V.m. Abschnitt V. Nr. 7 a des Gebührenverzeichnisses zur LuftKostV). Kostenschuldnerin ist die FMG als Inhaberin der Planfeststellung des Flughafens und Adressat dieses Beschlusses (§ 13 Abs. 1 Nr. 1 VwKostG).

Die zu erstattenden Auslagen betragen bisher insgesamt 72.445,00 DM (§ 3 Abs. 1 und 2 LuftKostV, § 10 Abs. 1 Nr. 5 VwKostG). Die noch zu erstattenden weiteren Auslagen werden gesondert festgesetzt.

### D. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Bescheid können Sie Klage erheben. Die Klage müssen Sie schriftlich innerhalb eines Monats nach Zustellung des Bescheides beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof in München, Ludwigstraße 23, 80539 München, erheben. In der Klage müssen Sie den Kläger, den Beklagten (Freistaat Bayern) und den Streitgegenstand bezeichnen, ferner sollen Sie einen bestimmten Antrag stellen und die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel angeben. Der Klageschrift sollen Sie diesen Bescheid beifügen (in Urschrift, in Abschrift oder in Ablichtung), ferner zwei Abschriften oder Ablichtungen der Klageschrift für die übrigen Beteiligten.

München, den 28.02.1995

*Werner-Hans Böhm*

Werner-Hans Böhm  
Regierungspräsident



*E. v. H. ... 28/2*