



---

**Sachstand**

---

**Rechtliche Regelungen zum Schutz vor Fluglärm in Deutschland,  
Österreich und der Schweiz**

---

## Rechtliche Regelungen zum Schutz vor Fluglärm in Deutschland, Österreich und der Schweiz

Aktenzeichen: WD 8 - 3000 - 090/24  
Abschluss der Arbeit: 09.01.2025  
Fachbereich: WD 8: Gesundheit, Familie, Bildung und Forschung,  
Lebenswissenschaften

---

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

---

## Inhaltsverzeichnis

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Fluglärmsgesetz</b>	<b>5</b>
2.1.	Allgemeines	5
2.2.	Einrichtung von Lärmschutzbereichen	5
2.3.	Bedeutung der Grenzwerte für andere Bereiche	7
2.4.	Bauverbote	7
2.5.	Erstattung von Aufwendungen	8
2.6.	Finanzielle Entschädigungen	8
<b>3.</b>	<b>Österreich</b>	<b>9</b>
3.1.	Nachtflüge	9
3.2.	Lärmaktionspläne	9
3.3.	Bauliche Schallschutzmaßnahmen	10
<b>4.</b>	<b>Schweiz</b>	<b>11</b>
4.1.	Nachtflüge	11
4.2.	Finanzielle Entschädigungen	12
4.3.	Bauliche Schallschutzmaßnahmen	12

## 1. Einleitung

Flugzeuge verursachen erheblichen Lärm, nicht nur während des Fluges, sondern auch am Boden z. B. beim Rollen zu und von der Start- bzw. Landebahn sowie bei Triebwerksprobeläufen im Rahmen der Wartung.<sup>1</sup> Charakteristisch für Fluglärm sind die kurzzeitig auftretenden, aber sehr hohen Schalldruckpegel und die Zusammensetzung der Frequenzen.<sup>2</sup>

Vor allem in der Umgebung von Großflughäfen fühlt sich – ausgehend von den geringen Überflughöhen bei Starts und Landungen – ein erheblicher Teil der dortigen Einwohnerinnen und Einwohner durch Fluglärm beeinträchtigt.<sup>3</sup> Die betroffene Bevölkerung soll daher durch verschiedene rechtliche Regelungen aktiv und passiv vor Fluglärm geschützt werden. Dies wird in Deutschland insbesondere durch das Luftverkehrsgesetz (LuftVG)<sup>4</sup> einerseits und das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG)<sup>5</sup> andererseits geregelt. Daneben wurde mit den §§ 47a bis f Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)<sup>6</sup>, die die EU-Umgebungslärmrichtlinie<sup>7</sup> umsetzen, „*ein Instrumentarium geschaffen, mit dem regelmäßig die Fluglärmbeeinträchtigten ermittelt werden, sowie Fluglärm-Minderungsmöglichkeiten geprüft und gegebenenfalls angewandt werden können.*“<sup>8</sup>

- 
- 1 Umweltbundesamt, Fluglärm, 17. Februar 2021, abrufbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm/fluglaerm#was-ist-fluglaerm-und-wie-entsteht-dieser>. Dieser sowie alle weiteren Links wurden zuletzt abgerufen am 8. Januar 2025.
  - 2 Lüke, in: Grziwotz/Lüke/Saller, Praxishandbuch Nachbarrecht, 3. Auflage 2020, Kapitel 3. Einwirkungen auf das Grundstück Rn. 120.
  - 3 Schütte, Silvia u. a., Weiterentwicklung der rechtlichen Regelungen zum Schutz vor Fluglärm, Gutachten zur Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes, Umweltbundesamt (Hrsg.), 2018, S. 20, abrufbar unter [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-05-15\\_texte\\_35-2018\\_rechtliche-regelungen-fluglaerm.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-05-15_texte_35-2018_rechtliche-regelungen-fluglaerm.pdf).
  - 4 Luftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 327).
  - 5 Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm in der Fassung der Bekanntmachung vom 31. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2550).
  - 6 Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 225, Nr. 340).
  - 7 Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. L 189 vom 18. Juli 2002, S. 12.
  - 8 Umweltbundesamt, Fluglärm, 17. Februar 2021, abrufbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/laerm/verkehrslaerm/fluglaerm#gesetzlicher-rahmen-im-fluglarmschutz>. § 47c Abs. 1 S. 1 BImSchG schreibt vor, dass für die Umgebung von Großflughäfen (mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr) Lärmkarten erstellt werden. Auf Basis dieser Lärmkarten werden Lärmaktionspläne, die Maßnahmen zur Minderung der Lärmemissionen festlegen, verfasst. Im Übrigen ist das BImSchG ausdrücklich nicht für Flugplätze anwendbar (§ 2 Abs. 2 BImSchG).

Der vorliegende Sachstand beschreibt die in Deutschland bestehenden Möglichkeiten des passiven Lärmschutzes nach dem FluLärmG<sup>9</sup> und stellt anschließend rechtliche Regelungen zum Schutz vor Fluglärm in Österreich und der Schweiz – außerhalb von Verfahren zur Flughafengenehmigung – vor.

## 2. Fluglärmgesetz

### 2.1. Allgemeines

Das FluLärmG und die zugehörigen Fluglärmschutzverordnungen sehen Maßnahmen zur Minderung des Fluglärms insbesondere durch bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz vor.<sup>10</sup> Dabei handelt es sich um Maßnahmen des passiven Schallschutzes.<sup>11</sup> Zweck des Gesetzes ist es, so die Allgemeinheit und die Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und Belästigungen durch Fluglärm zu schützen (§ 1 FluLärmG). Das Gesetz wird daher als Regelung zum Schutz vor Fluglärm und nicht als Gesetz zur Verhinderung von Fluglärm betrachtet.<sup>12</sup> Es definiert keine individuelle Lärmbelastung, sondern geht von einer objektiven Lärmbelastung in Form von festgelegten Dauerschallpegeln in Dezibel (dB) aus.<sup>13</sup>

### 2.2. Einrichtung von Lärmschutzbereichen

Zunächst bestimmt § 2 FluLärmG, dass in der Umgebung von Flugplätzen Lärmschutzbereiche als Gebiete eingerichtet werden, in denen die jeweiligen Grenzwerte in Form des äquivalenten Dauerschallpegels (L(tief)Aeq)<sup>14</sup> bzw. des L(tief)Aeq in Kombination mit dem fluglärmbedingten

- 
- 9 Zum aktiven Schutz vor Fluglärm im Rahmen des Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahrens bei der Zulassung von Verkehrsflughäfen insbesondere im Hinblick auf das LuftVG siehe Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Zulassung von Verkehrsflughäfen, Sachstand vom 16. Dezember 2024, WD 5 - 3000 - 172/24.
- 10 Reidt/Fellenberg, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand: 104. EL Juni 2024, FlugLärmG, § 1 Rn. 7.
- 11 Schlacke, Sabine u. a., Gesetzgeberische Handlungsspielräume zur Verbesserung der rechtlichen Vorgaben für eine Stärkung des aktiven Schallschutzes im Luftverkehrsrecht, 2021, S. 9, abrufbar unter [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/aktuell/2021-aktuel-les/august/rechtsgutachten\\_schlacke\\_schnittker\\_roemling\\_getzgeberische\\_handlungsspielraeume\\_fuer\\_eine\\_staerkung\\_des\\_aktiven\\_schallschutzes\\_im\\_luftverkehrs.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2021-aktuel-les/august/rechtsgutachten_schlacke_schnittker_roemling_getzgeberische_handlungsspielraeume_fuer_eine_staerkung_des_aktiven_schallschutzes_im_luftverkehrs.pdf): „Passiver Schallschutz bedeutet, dass Maßnahmen realisiert werden, die eine Reduzierung der Lärmbelastung der Betroffenen erreichen können, ohne dabei die Emission von Lärm zu begrenzen.“
- 12 Meßerschmidt, in: Ehlers/Fehling/Pünder, Besonderes Verwaltungsrecht, Band 2, 4. Auflage 2020, C. Fluglärmgesetz und sonstiges Luftverkehrsrecht Rn. 140.
- 13 Lüke, in: Grziwotz/Lüke/Saller, Praxishandbuch Nachbarrecht, 3. Auflage 2020, Kapitel 3. Einwirkungen auf das Grundstück Rn. 123 f; Giesecke, Christian, Belastung oder Belästigung durch Fluglärm – ein kleiner, aber feiner Unterschied, in: ZLW - Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht 2018, abrufbar über das Portal Fluglärm unter <https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/gastbeitraege/belastung-oder-belastigung-durch-fluglarm-ein-kleiner-aber-feiner-unterschied/>.
- 14 Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, Spitzenverband, Beurteilung der Lärmexposition nach der Lärm- und Vibrations-Arbeitsschutzverordnung, Juli 2019, S. 13, abrufbar unter [https://www.unfallkasse-nrw.de/fileadmin/server/download/Sonderschriften/Beurteilung\\_der\\_Laermexposition.pdf](https://www.unfallkasse-nrw.de/fileadmin/server/download/Sonderschriften/Beurteilung_der_Laermexposition.pdf): „Der äquivalente Dauerschallpegel  $L_{eq}$  ist der zeitliche Mittelwert eines Schalldruckpegels  $L(t)$  und beschreibt somit die durchschnittliche Geräuschbelastung über die entsprechende Messdauer.“

Maximalpegel<sup>15</sup> überschritten werden.<sup>16</sup> Die Lärmschutzbereiche werden nach dem Maß der Lärmbelastung nach § 2 FluLärmG in zwei Tag-Schutzzonen und eine Nacht-Schutzzone unterteilt, wobei zwischen neuen bzw. baulich wesentlich erweiterten und bestehenden Flughäfen unterschieden wird.<sup>17</sup> So beträgt der Wert

- für die Tag-Schutzzone 1 für neue zivile Flugplätze 60 dB(A) und für bestehende 65 dB(A),
- für die Tag-Schutzzone 2 für neue zivile Flugplätze 55 dB(A) und für bestehende 60 dB(A)
- für die Nacht-Schutzzone für neue zivile Flugplätze 50 dB(A) sowie 6 mal 53 dB(A) Häufigkeits-Maximalpegel<sup>18</sup> und für bestehende 55 dB(A) sowie 6 mal 57 dB(A).<sup>19</sup>

Die Festsetzung der Lärmschutzbereiche erfolgt nach § 4 Abs. 2 S. 1 FluLärmG auf Grundlage einer Rechtsverordnung der jeweils zuständigen Landesregierung. In dem Zusammenhang ist die bundesweit geltende Erste Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen - 1. FlugLSV)<sup>20</sup> zu berücksichtigen. Sie enthält technische Regeln zur

- 
- 15 Der Maximalpegel ist der maximale Wert eines Schallereignisses wie ein Überflugeignis in dB(A). Die A-Bewertung bedeutet eine „normative, technische Nachbildung des Frequenzgangs des menschlichen Ohrs. Zur Kennzeichnung wird die entsprechende physikalische Größe (z. B. Schalldruckpegel) durch den Zusatz „(A)“ gekennzeichnet (z. B. dB(A)).“ Näher siehe Flughafen Berlin Brandenburg, Leitfaden Schallschutz, Bearbeitungsstand 30. Mai 2024, S. 10 und 21, abrufbar unter <https://corporate.berlin-airport.de/content/dam/corporate/de/nachbarn/schallschutz/schallschutzmassnahmen-einbauen/leitfaden-schallschutz.pdf>.
- 16 Näher zur Kombination aus Dauerschallpegelkriterium und Häufigkeits-Maximalpegelkriterium Reidt/Fellenberg, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand: 104. EL Juni 2024, FluLärmG, § 2 Rn. 17 ff.
- 17 Unterschieden wird zudem, ob es sich um einen zivilen oder militärischen Flugplatz handelt. Für militärische Flugplätze gelten in den Tag-Schutzzonen um 3 dB(A) höhere Schwellenwerte als für zivile Flugplätze.
- 18 Der Häufigkeits-Maximalpegel gibt Aufschluss über die Anzahl der Ereignisse, die einen bestimmten Maximalpegel während des jeweiligen Bezugszeitraums überschreiten. Näher siehe Flughafen Berlin Brandenburg, Leitfaden Schallschutz, Bearbeitungsstand 30. Mai 2024, S. 10 und 21, abrufbar unter <https://corporate.berlin-airport.de/content/dam/corporate/de/nachbarn/schallschutz/schallschutzmassnahmen-einbauen/leitfaden-schallschutz.pdf>.
- 19 Zu einem aktuellen Forschungsvorhaben, „dessen Ziel die Analyse vorhandener Beurteilungsverfahren zum nächtlichen Fluglärm an Flughäfen ist“: Schreckenberger, Dirk u. a. Wirkungs- und ereignisbezogene Kriterien zur Definition von Nachtschutzzonen an Flughäfen, 2023, abrufbar unter [https://pub.dega-akustik.de/DAGA\\_2023/data/articles/000366.pdf](https://pub.dega-akustik.de/DAGA_2023/data/articles/000366.pdf). Siehe auch Schütte, Silvia u. a., Weiterentwicklung der rechtlichen Regelungen zum Schutz vor Fluglärm Gutachten zur Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes, Umweltbundesamt (Hrsg.), 2018, S. 152 f., abrufbar unter [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-05-15\\_texte\\_35-2018\\_rechtliche-regelungen-fluglaerm.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-05-15_texte_35-2018_rechtliche-regelungen-fluglaerm.pdf). Gefordert wird eine Reduzierung der Schwellenwerte und die Unterscheidung zwischen Bestand- und Ausbausituationen zu beenden.
- 20 Verordnung über die Datenerfassung und das Berechnungsverfahren für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen vom 27. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2980), zuletzt geändert durch Artikel 101 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328).

Berechnung der Schutzzonen (§ 1 S. 2 1. FlugLSV). Nach zehn Jahren ist zu prüfen, ob sich die Lärmbelastung wesentlich verändert hat oder sich innerhalb der nächsten zehn Jahre voraussichtlich wesentlich verändern wird (§ 4 Abs. 6 FluLärmG).<sup>21</sup>

### 2.3. Bedeutung der Grenzwerte für andere Bereiche

Die Bedeutung der in § 2 Abs. 2 S. 2 FluLärmG enthaltenen Grenzwerte geht über die Anwendung des FluLärmG und damit die Festlegung von Lärmschutzbereichen hinaus. Nach § 13 und 14 FluLärmG sind die Grenzwerte mit der Flugplatzplanung und -zulassung nach den §§ 6 ff. LuftVG<sup>22</sup> sowie der Lärmaktionsplanung<sup>23</sup> nach § 47d BImSchG verschränkt. Auch wenn die Grenzwerte nach § 47d Abs. 1 Nr. 1 Var. 3 BImSchG bei der Erstellung von Lärmaktionsplänen zu beachten sind, gilt: *„Diese Pläne sind aber für die Planung und Zulassung von Flugplätzen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren nicht verbindlich, d. h. im Rahmen der Abwägung kann anderen Belangen Vorrang eingeräumt werden.“*<sup>24</sup>

### 2.4. Bauverbote

Nach § 5 Abs. 1 FluLärmG dürfen in einem Lärmschutzbereich keine schutzbedürftigen Einrichtungen, wie z. B. Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche Einrichtungen errichtet werden. Außerdem dürfen in den Tag-Schutzzonen keine Schulen, Kindergärten und vergleichbar schutzbedürftige Einrichtungen gebaut werden. In der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone dürfen – von wenigen Ausnahmen abgesehen – auch keine Wohnungen errichtet werden (§ 5 Abs. 2 und 3 FluLärmG). In der Tag-Schutzzone 2 ist dies nach § 6 i. V. m. § 7 FluLärmG nur zulässig, wenn die Wohnungen bestimmte Anforderungen an den baulichen Schallschutz erfüllen. Die Kosten für diese Schallschutzmaßnahmen in der Tag-Schutzzone 2 obliegen der Eigentümerin bzw. dem Eigentümer.<sup>25</sup>

- 
- 21 Siehe hierzu den im Januar 2019 veröffentlichten Ersten Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz), abrufbar unter [https://www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Laermschutz/bericht\\_evaluierung\\_fluglaermgesetz\\_bf.pdf](https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Laermschutz/bericht_evaluierung_fluglaermgesetz_bf.pdf). Danach werden Möglichkeiten zur Weiterentwicklung spezifischer Schutzregelungen des FluLärmG gesehen.
- 22 Zum LuftVG siehe Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Zulassung von Verkehrsflughäfen, Sachstand vom 16. Dezember 2024, WD 5 - 3000 - 172/24. Hingewiesen wird daneben auf § 19b LuftVG, wonach in der Entgeltordnung von Verkehrsflughäfen eine Differenzierung der Entgelte nach Lärmschutzgesichtspunkten vorzunehmen ist.
- 23 Siehe als Beispiel Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für den Großflughafen München, 2021, abrufbar unter [https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/bereich5/pfb/laermaktionsplanung/lap\\_fh-muc/laermaktionsplan.pdf](https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/bereich5/pfb/laermaktionsplanung/lap_fh-muc/laermaktionsplan.pdf).
- 24 Schlacke, Sabine u. a., Gesetzgeberische Handlungsspielräume zur Verbesserung der rechtlichen Vorgaben für eine Stärkung des aktiven Schallschutzes im Luftverkehrsrecht, 2021, S. 19, abrufbar unter [https://www.flk-frankfurt.de/eigene\\_dateien/aktuell/2021-aktuelles/august/rechtsgutachten\\_schlacke\\_schnittker\\_roemling\\_getzgeberische\\_handlungsspielraeume\\_fuer\\_eine\\_staerkung\\_des\\_aktiven\\_schallschutzes\\_im\\_luftverkehrs.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/aktuell/2021-aktuelles/august/rechtsgutachten_schlacke_schnittker_roemling_getzgeberische_handlungsspielraeume_fuer_eine_staerkung_des_aktiven_schallschutzes_im_luftverkehrs.pdf).
- 25 Gesetzesentwurf der Bundesregierung, Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen, BT-Drs. 16/508 vom 2. Februar 2006, S. 18; Reidt/Fellenberg, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Werkstand: 104. EL Juni 2024, FluLärmG, § 6 Rn. 13.

## 2.5. Erstattung von Aufwendungen

Im Übrigen besteht nach § 9 Abs. 1 bis 4 FluLärmG ein Anspruch auf Erstattung von Aufwendungen für baulichen Schallschutz an Wohnungen und schutzbedürftigen Einrichtungen, getrennt nach Lage in der Tag-Schutzzone 1 oder Nacht-Schutzzone. Zahlungspflichtig ist nach § 12 Abs. 1 FluLärmG der Flugzeughalter. Die Anforderungen an den baulichen Schallschutz für die Errichtung schutzbedürftiger Einrichtungen und Wohnungen nach § 5 Abs. 1 und 3 FluLärmG sowie von Wohnungen in der Tag-Schutzzone 2 sind in der Zweiten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 2. FlugLSV)<sup>26</sup> geregelt. Sie enthält ebenso Regelungen über die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Einrichtungen und Wohnungen, die zum Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereichs errichtet sind oder deren Errichtung zulässig ist.<sup>27</sup>

## 2.6. Finanzielle Entschädigungen

In der Tag-Schutzzone 1 können Betroffene nach § 9 Abs. 5 FluLärmG auch für die durch Fluglärm bedingte eingeschränkte Nutzbarkeit von Außenwohnbereichen (z. B. Balkone, Terrassen, Gärten) beim Neu- oder Ausbau von Flughäfen finanziell entschädigt werden. Näheres regelt die Dritte Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung - 3. FlugLSV)<sup>28</sup>.

Wird durch ein Bauverbot die bisher zulässige bauliche Nutzung aufgehoben und tritt dadurch eine nicht nur unwesentliche Wertminderung des Grundstücks ein, so kann die Eigentümerin bzw. der Eigentümer nach § 8 Abs. 1 S. 1 FluLärmG eine angemessene Entschädigung in Geld verlangen. Einzelheiten zum Umfang des Entschädigungsanspruchs und dem Verfahren, in dem der Anspruch geltend zu machen ist, regelt § 8 Abs. 2 FluLärmG.

---

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

27 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV), Zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm, abrufbar unter <https://www.bmu.de/ge-setz/zweite-verordnung-zur-durchfuhrung-des-gesetzes-zum-schutz-gegen-fluglaerm>.

28 Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-Verordnung vom 20. August 2013 (BGBl. I S. 3292).

### 3. Österreich

Auch in Österreich wird mit verschiedenen Maßnahmen gegen Fluglärm vorgegangen.

#### 3.1. Nachtflüge

Obwohl es in Österreich – wie in Deutschland<sup>29</sup> – kein gesetzliches Nachtflugverbot gibt, werden Nachtflüge weitgehend vermieden. Am Flughafen Wien geschieht dies z. B. auf der Grundlage einer Mediationsvereinbarung, die die Anzahl der Flüge zwischen 23:30 Uhr und 5:30 Uhr stark einschränkt.<sup>30</sup> Am Flughafen Innsbruck sind „*ausschließlich nur lebensrettende Transplantations- und Ambulanzflüge gestattet*“.<sup>31</sup>

#### 3.2. Lärmaktionspläne

Das österreichische Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (Bundes-LärmG)<sup>32</sup> bezweckt nach § 1 „*schädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken*“ und gilt nach § 2 Nr. 3 Bundes-LärmG ausdrücklich auch für den zivilen Flugverkehr. Dazu sind nach § 1 Bundes-LärmG die durch „*Umgebungslärm hervorgerufenen Belastungen mit Hilfe von strategischen Umgebungslärmkarten*“ zu ermitteln und auf dieser Grundlage Aktionspläne mit konkreten Maßnahmen zur Lärminderung aufzustellen.<sup>33</sup> § 11 Bundes-LärmG enthält eine Verordnungsermächtigung zu näheren Ausführungen und Festlegungen. So bestimmt die Bundes-

---

29 Dies ergibt sich aus der Zusammenschau der Regelungen im LuftVG und im FluLärmG. Allerdings besteht für viele deutsche Flughäfen während der Nachtstunden eine eingeschränkte Betriebsgenehmigung, die in der Regel den Betrieb von Ambulanz- und Rettungsflügen zulässt. Nach § 29b Abs. 1 S. 2 LuftVG ist auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Das Bundesverwaltungsgericht sieht darin eine Gewichtungsvorgabe. Für den Nachtflugbetrieb bedürfe es einer gesteigerten Rechtfertigung (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, Az. 4 A 1075/04, BeckRS 2006, 23694, Rn. 269). Nach § 1 Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung, die für bestimmte Landeplätze, die nicht unter den Anwendungsbereich des FluLärmG fallen, von Bedeutung ist, sind in bestimmten Zeiten Starts und Landungen untersagt.

30 Flughafen Wien AG, Allgemeine Informationen, abrufbar unter [https://www.viennaairport.com/business\\_partner/aviation/facts\\_aviation](https://www.viennaairport.com/business_partner/aviation/facts_aviation) sowie Austro Control - Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung und Flughafen Wien AG, Nachtflugregelung, abrufbar unter <https://noiselab.casper.aero/vie/?/content/2/Nachtflugregelung/>.

31 Tiroler Flughafenbetriebsgesellschaft m.b.H., Flughafen Innsbruck, Umweltpolitik des Flughafen Innsbruck, abrufbar unter <https://www.innsbruck-airport.com/unternehmen/zahlen-fakten/umwelt/>.

32 Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen (Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz – Bundes-LärmG), abrufbar unter [https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA\\_2005\\_I\\_60/BGBLA\\_2005\\_I\\_60.pdfsig](https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA_2005_I_60/BGBLA_2005_I_60.pdfsig).

33 Als Beispiel für einen Lärmaktionsplan siehe Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Aktionsplan Umgebungslärm 2024 Flughafen Wien, abrufbar unter [https://www.laerminfo.at/dam/jcr:5a2348db-515c-46f0-83c9-474b3e3c9cf9/Aktionsplan\\_Umgebungslarm\\_2024\\_Flughafen\\_Wien.pdf](https://www.laerminfo.at/dam/jcr:5a2348db-515c-46f0-83c9-474b3e3c9cf9/Aktionsplan_Umgebungslarm_2024_Flughafen_Wien.pdf).

Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV)<sup>34</sup> Methoden zur Bestimmung der Lärmindizes, wobei zwischen einem Taglärminde, einem Abendlärminde und einem Nachtlärminde differenziert wird. Nach § 8 Abs. 2 Nr. 3 Bundes-LärmV gilt für durch zivilen Flugverkehr im Bereich von Flughäfen verursachten Lärm ein Schwellenwert im Hinblick auf den Dauerschallpegel von 65 dB am Tag und von 55 dB in der Nacht. Werden die Schwellenwerte überschritten, so ist die zuständige Behörde verpflichtet, Aktionspläne mit Maßnahmen festzulegen, um so die Lärmbelastung zu reduzieren. Dazu legen die § 9 und 10 Bundes-LärmV weitere Einzelheiten fest wie z. B. Maßnahmen zur Verringerung der Schallübertragung, aber auch wirtschaftliche Anreize (lärmabhängige Start- und Landengebühren) oder die Wahl von Quellen mit geringerer Lärmentwicklung (Verbot von Landungen bestimmter Flugzeugtypen, die besonders laut sind<sup>35</sup>). Nach § 4a Flughafenentgeltegesetz (FEG)<sup>36</sup> sind alle österreichischen Verkehrsflughäfen mit mehr als 100.000 Passagieren pro Jahr verpflichtet, ihre Entgelte nach Gesichtspunkten des Schutzes vor Lärmimmissionen zu differenzieren.<sup>37</sup>

### 3.3. Bauliche Schallschutzmaßnahmen

Die Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV)<sup>38</sup> legt in § 2 ebenfalls Immissionsschwellenwerte für den Fluglärm fest. Diese betragen 60 dB(A) am Tag und 50 dB(A) in der Nacht. Bei Überschreitung dieser Werte sind nach § 4 LuLärmIV bauliche Schallschutzmaßnahmen auf Kosten des Flughafenbetreibers vorzunehmen. Die Wartung und Instandhaltung der eingebauten Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster und -türen sowie Schalldämmlüfter obliegt dagegen der Eigentümerin bzw. dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten auf

---

34 Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Methoden und technischen Spezifikationen für die Erhebung des Umgebungslärms (Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung – Bundes-LärmV), BGBl. II Nr. 144/2006, abrufbar unter <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20004689>.

35 Siehe als Beispiel Flughafen Innsbruck, Umweltpolitik des Flughafen Innsbruck, abrufbar unter <https://www.innsbruck-airport.com/unternehmen/zahlen-fakten/umwelt/>.

36 Bundesgesetz über die Festlegung von Flughafenentgelten (Flughafenentgeltegesetz – FEG), abrufbar unter <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20007827>. In Deutschland bestimmt § 19b LuftVG, dass in der Entgeltordnung von Verkehrsflughäfen eine Differenzierung der Entgelte nach Lärmschutzgesichtspunkten vorzunehmen ist.

37 Zu den Flughafenentgeltregelungen 2024 und 2025 siehe Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), Flughafenentgelte, abrufbar unter <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/flughafen/feg.html>

38 Gesamte Rechtsvorschrift für Luftverkehr-Lärmimmissionsschutzverordnung, abrufbar unter <https://ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20008039&Fassung-Vom=2024-09-24>.

eigene Kosten (§ 4 Abs. 4 S. 2 LuLärmIV). Darüber hinaus haben die meisten Flughäfen Lärmschutzprogramme aufgelegt, nach denen sie bei bereits niedrigeren Schwellenwerten freiwillig die Kosten für bauliche Schallschutzmaßnahmen übernehmen.<sup>39</sup>

#### 4. Schweiz

Als Lärmschutzmaßnahmen nennt das Bundesamt für Umwelt z. B. lärmabhängige Start- und Landegebühen<sup>40</sup> sowie die Berücksichtigung des Lärms bei der Festlegung von Flugrouten über Wohngebieten im Rahmen des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt.<sup>41</sup>

##### 4.1. Nachtflüge

§ 12 Luftfahrtgesetz (LFG)<sup>42</sup> ermächtigt den Bundesrat, polizeiliche Lärmschutzvorschriften zu erlassen. Er hat dies mit der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL)<sup>43</sup> getan und in den Art. 39 ff. Regelungen zu Nachtflügen erlassen. Deshalb gilt für den privaten Luftverkehr ein Nachtflugverbot zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr (Art. 39 Abs. 1 VIL). Starts und Landungen gewerblicher Flüge in dieser Zeit sind nach den Art. 39a und 39b VIL eingeschränkt. Dabei besteht auf den Landesflughäfen Genf und Zürich ein nächtliches Startverbot zwischen 24:00 Uhr und 6:00 Uhr, ein Landeverbot zwischen 24:00 Uhr und 5:00 Uhr sowie auf den übrigen Flughäfen ein generelles Nachtflugverbot für gewerbsmäßige Flüge zwischen 23:00 Uhr und 6:00 Uhr. Die Randzeiten werden in Abhängigkeit von den Lärmemissionen detailliert geregelt. Ausgenommen von den nächtlichen Start- und Landebeschränkungen sind Notlandungen, Starts und Landungen von Such- und Rettungsflügen, Ambulanzflügen, Polizeiflügen und Flügen zur Katastrophenhilfe. Ebenfalls ausgenommen sind Starts und Landungen von schweizerischen Militär- und Staatsluftfahrzeugen (Art. 39d VIL). Weitere Einschränkungen bestehen für Rundflüge (Art. 37 und 38 VIL). Zudem bestimmt Art. 36 VIL, dass die Verkehrsleitung die Flughöhen so zuzuweisen hat, dass Lärmbelästigungen, insbesondere in der Nacht, möglichst vermieden werden.

- 
- 39 Siehe z. B. Flughafen Wien, wonach bauliche Schallschutzmaßnahmen bei einem Dauerschallpegel bereits ab 45 dB(A) in der Nacht und 54 dB(A) am Tag gefördert werden. Das neue Lärmschutzprogramm gilt ab 1. Januar 2025, siehe Flughafen Wien, Neues Lärmschutzprogramm ab 1. Januar 2025, abrufbar unter <https://www.laerm-schutzprogramm.at/>.
- 40 Näher siehe Abegg, Andreas u. a., Der rechtliche Rahmen des Flughafens Zürich, Flughafengebühren zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und Umweltschutz, 2022, abrufbar unter [https://www.dike.ch/media/productattachment/0/202227/978-3-03929-020-8.pdf?srsId=AfmBOoqTLmNZbRiiTMTjiARsHEZTukDhiW5kTiWeeFxxMrIzzD\\_08uPW](https://www.dike.ch/media/productattachment/0/202227/978-3-03929-020-8.pdf?srsId=AfmBOoqTLmNZbRiiTMTjiARsHEZTukDhiW5kTiWeeFxxMrIzzD_08uPW).
- 41 Bundesamt für Umwelt, Maßnahmen gegen Fluglärm, abrufbar unter <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/fachinformationen/massnahmen-gegen-laerm/massnahmen-gegen-fluglaerm.html>. Zur Festlegung von Flugverfahren in Deutschland auf der Grundlage des § 32 Abs. 4c LuftVG siehe Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung, Festlegung von Flugverfahren, abrufbar unter [https://www.baf.bund.de/DE/Home/Startseite/Thema3\\_flugverfahren/thema3\\_flugverfahren.html](https://www.baf.bund.de/DE/Home/Startseite/Thema3_flugverfahren/thema3_flugverfahren.html).
- 42 Bundesgesetz über die Luftfahrt (Luftfahrtgesetz, LFG), abrufbar unter [https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1950/471\\_491\\_479/de](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1950/471_491_479/de).
- 43 Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL), abrufbar unter [https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1994/3050\\_3050\\_3050/de](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1994/3050_3050_3050/de).

## 4.2. Finanzielle Entschädigungen

Nach den Art. 42 ff. LFG kann der Bundesrat vorschreiben, dass Gebäude in einem bestimmten Umkreis von Flughäfen nur noch benutzt oder errichtet werden dürfen, soweit sich ihre Ausführung und Bestimmung mit der Fluglärmbelastung vereinbaren lassen (Sicherheitszonen). Sicherheitszonen stellen eine öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkung dar.<sup>44</sup> Nach Art. 71 Abs. 1 VIL ist für jeden Flughafen eine Sicherheitszone einzurichten, die gemäß Art. 72 Abs. 1 VIL in einem Zonenplan darzustellen ist. Dieser enthält die räumliche Ausdehnung, Höhe und die Art der Eigentumsbeschränkung. Die Beschränkung des Grundeigentums durch den Zonenplan begründet einen Anspruch auf Entschädigung, wenn sie in ihrer Wirkung einer Enteignung gleichkommt (Art. 42 und 44 LFG). Weitere finanzielle Entschädigungsmöglichkeiten aufgrund von Fluglärm hat die Rechtsprechung im Zusammenhang mit dem Bundesgesetz über die Enteignung<sup>45</sup> entwickelt: „*Demnach müssen die Immissionen unvorhersehbar gewesen sein, eine gewisse Intensität aufweisen und einen gewissen Minderwert bewirken.*“<sup>46</sup> Die Flughafen Zürich AG erläutert dazu: „*Dabei wird durch die zuständigen Gerichte entschieden, wie die (relativ abstrakten) Entschädigungsvoraussetzungen auf die verschiedenen Flughafenregionen und Liegenschaftsarten zur Anwendung gelangen sollen.*“<sup>47</sup>

## 4.3. Bauliche Schallschutzmaßnahmen

Daneben unterliegen Gebäude, bei denen die von den Flughäfen ausgehende Lärmbelastung die Immissionsgrenzwerte nach Anhang 5 der Lärmschutz-Verordnung<sup>48</sup> überschreitet, dem jeweiligen Schallschutzkonzept. Ein solches ist Teil der Betriebskonzession, die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt gegenüber einem Flughafenbetrieb ausgesprochen wird.<sup>49</sup> Bezweckt wird damit der Schutz der Bevölkerung vor übermäßigem Fluglärm. An den betroffenen Liegenschaften sind in lärmempfindlichen Räumen auf Kosten des Flughafenbetreibers bauliche Schallschutzmaßnahmen

---

44 Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sicherheitszonenplan, abrufbar unter [https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/themen/geoinformation\\_statistik/geoinformation/geobasisdaten/sicherheitszonenplan-geoiv-id-108-.html](https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/themen/geoinformation_statistik/geoinformation/geobasisdaten/sicherheitszonenplan-geoiv-id-108-.html).

45 Bundesgesetz über die Enteignung (EntG), abrufbar unter [https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/47/689\\_701\\_723/de](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/47/689_701_723/de).

46 Scherler, Jann, Die materielle Enteignung, Bachelorarbeit, 31. Mai 2023, S. 50, abrufbar unter <https://digitalcollection.zhaw.ch/server/api/core/bitstreams/18759be8-86a7-4fc4-8e92-8ef2f8a01c16/content> Die Arbeit enthält weitere Einzelheiten zu möglichen Entschädigungsansprüchen durch Enteignung nachbarrechtlicher Abwehrrechte.

47 Mit Auflistung diverser Gerichtsentscheidungen Flughafen Zürich AG, Lärmentschädigung – formelle Enteignungen, Rechtliche Grundlagen, abrufbar unter <https://www.flughafen-zuerich.ch/de/unternehmen/verantwortung/laerm-und-schallschutz/rechtliche-grundlagen>.

48 Lärmschutz-Verordnung (LSV), Anhang 5, abrufbar unter [https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1987/338\\_338\\_338/de](https://www.fedlex.admin.ch/eli/cc/1987/338_338_338/de).

49 Schweizerische Eidgenossenschaft, Der Bundesrat, Flughafen Genf: neues Schallschutzkonzept genehmigt, 2017, abrufbar unter <https://www.admin.ch/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-68167.html>; Flughafen Zürich AG, Umsetzung Schallschutzprogramm, 2020, z. B. S. 18, abrufbar unter [https://schallschutzprogramm.ch/download/175/Broschre\\_Schallschutzprogramm\\_Flughafen\\_Zrich.pdf](https://schallschutzprogramm.ch/download/175/Broschre_Schallschutzprogramm_Flughafen_Zrich.pdf).

men zu ergreifen.<sup>50</sup> Die Immissionsgrenzwerte nach Anhang 5 der Lärmschutz-Verordnung orientieren sich an vier Empfindlichkeitsstufen. So reicht der Grenzwert für den Tag von 45 dB(A) in Erholungsgebieten bis 70 dB(A) in Industriezonen, während für die Randstunden in der Nacht tiefere Werte gelten, um den Erholungsbedürfnissen der Bevölkerung Rechnung zu tragen.<sup>51</sup>

\* \* \*

---

50 Siehe z. B. Schallschutzprogramm Flughafen Zürich AG, Grundlagen und Maßnahmen, abrufbar unter <https://schallschutzprogramm.ch/de/grundlagen-und-massnahmen>.

51 Abegg, Andreas u. a., Der rechtliche Rahmen des Flughafens Zürich, Flughafengebühren zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und Umweltschutz, 2022, S. 19, abrufbar unter [https://www.dike.ch/media/productattachment/0/202227/978-3-03929-020-8.pdf?srsId=AfmBOoqTLmNZbRiiTMTjiARsHEZTukDhiW5kTiWeeFxxMrIzzD\\_08uPW](https://www.dike.ch/media/productattachment/0/202227/978-3-03929-020-8.pdf?srsId=AfmBOoqTLmNZbRiiTMTjiARsHEZTukDhiW5kTiWeeFxxMrIzzD_08uPW).