



Forderungen der Bundesvereinigung gegen Fluglärm zum Fluglärmschutz

Langfassung des Vortrages von Helmar Pless
(Vizepräsident der BVF)

anlässlich eines Fachgespräches des
überfraktionellen Parlamentskreises Fluglärm
des Deutschen Bundestages

am 12.9.2018

Wer ist die BVF?

- Unabhängiger, gemeinnütziger Verein, in dem ca. 70 Schutzvereinigungen an Flugplätzen zusammengeschlossen sind.
- Mitglied sind auch 35 Kommunen aus dem Umland von Flughäfen.
- Die BVF entsendet gemäß § 32 b Luftverkehrsgesetz Mitglieder in die Fluglärmkommissionen zur Beratung der Genehmigungsbehörden über Maßnahmen gegen Fluglärm und Luftverunreinigungen an den Verkehrsflughäfen.
- Mitglied im beratenden Ausschuss gemäß § 32 a LuftVG zur Beratung von Bundesumwelt- und Bundesverkehrsministerium.
- Teilnahme bei Anhörungen bei Gesetzesvorhaben zum Luftverkehr.



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Evaluation Fluglärmschutzgesetz

- § 2 Abs. 3 FluLärmG: „Die Bundesregierung erstattet spätestens im Jahre 2017 und spätestens nach Ablauf von jeweils weiteren zehn Jahren dem Deutschen Bundestag Bericht über die Überprüfung der in Absatz 2 genannten Werte unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik.“
- Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD zur 19. Legislatur: „Die Lärmgrenzwerte für den Schutz der Menschen rund um die Flughäfen werden wir nach den gesetzlichen Vorgaben des Fluglärmschutzgesetzes unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik überprüfen und weiterentwickeln.“
- Juli 2017: Fluglärmbericht 2017 des Umweltbundesamtes
- April 2018: Entwurf des Bundesumweltministeriums eines Berichts der Bundesregierung zur Evaluierung des Fluglärmschutzgesetzes



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Grundzüge des Fluglärmschutz- gesetzes vom 31.10.2007

- Ausweisung von Lärmschutzbereichen
 - Tag-Schutzzone 1 (TSZ 1)
 - Tag-Schutzzone 2 (TSZ 2)
 - Nacht-Schutzzone (NSZ)
- Erstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen in der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone
- Bau- und Nutzungsbeschränkungen
- Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs in der Tag-Schutzzone 1 (nur bei Neu- und Ausbau)
- Regelung der Einzelheiten in 3 Rechtsverordnungen



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Schutzzonenwerte (vorhandene Flugplätze)

Bestehende zivile Flugplätze

Tag (6-22 Uhr): Zone 1: > **65 dB(A)**, Zone 2: > **60 dB(A)**

Nacht (22-6 Uhr): > **55 dB(A)** sowie max. Innenpegel von
 $L_{Amax} = 6 \times 57 \text{ dB(A)}$ (= 6 x 72 dB(A) außen)

Bestehende militärische Flugplätze

Tag (6-22 Uhr): Zone 1: > **68 dB(A)**, Zone 2: > **63 dB(A)**

Nacht (22-6 Uhr): > **55 dB(A)** sowie max. Innenpegel von
 $L_{Amax} = 6 \times 57 \text{ dB(A)}$ (= 6 x 72 dB(A) außen)



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Schutzzonenwerte (neue oder wesentlich bauliche erweiterte Flugplätze)

zivile Flugplätze

Tag (6-22 Uhr): Zone 1: > **60 dB(A)**, Zone 2: > **55 dB(A)**

Nacht (22-6 Uhr): > **50 dB(A)** sowie max. Innenpegel von
 $L_{Amax} = 6 \times 53 \text{ dB(A)}$ (= 6 x 68 dB(A) außen)

militärische Flugplätze

Tag (6-22 Uhr): Zone 1: > **63 dB(A)**, Zone 2: > **58 dB(A)**

Nacht (22-6 Uhr): > **50 dB(A)** sowie max. Innenpegel von
 $L_{Amax} = 6 \times 53 \text{ dB(A)}$ (= 6 x 68 dB(A) außen)

Zeitliche Streckung des passiven Schallschutzes

Tag-Schutzzone 1:

sofort: über **70 dB(A)**
fünf Jahre: bei **69-70 dB(A)**
sechs Jahre: bei **68-69 dB(A)**
sieben Jahre: bei **67-68 dB(A)**
acht Jahre: bei **66-67 dB(A)**
neun Jahre: bei **65-66 dB(A)**
elf Jahre:

Nacht-Schutzzone 1:

über **60 dB(A)**
bei **59-60 dB(A)**
bei **58-59 dB(A)**
bei **57-58 dB(A)**
bei **56-57 dB(A)**
bei **55-56 dB(A)**
wenn nur Maximalpegel-
kriterium Zone definiert

Fluglärmenschutzgesetz

Rechtsverordnungen

1. FlugLSV
Ermittlung des
Lärmschutzbereichs

AzD
Datenerfassung

AzB
Fluglärmrechnung

2. FlugLSV
Bauakustische
Anforderungen
Erstattungsregelung

3. FlugLSV
Entschädigungsregelung
für den Außenwohnbereich
(nur Neubau- oder
wesentliche
Ausbauvorhaben)



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Rechtsverordnungen zum Fluglärmschutzgesetz

1. Fluglärmschutzverordnung vom 27.12.2008

regelt Einzelheiten der Datenerfassung und des Berechnungsverfahrens für die Festsetzung von Lärmschutzbereichen.

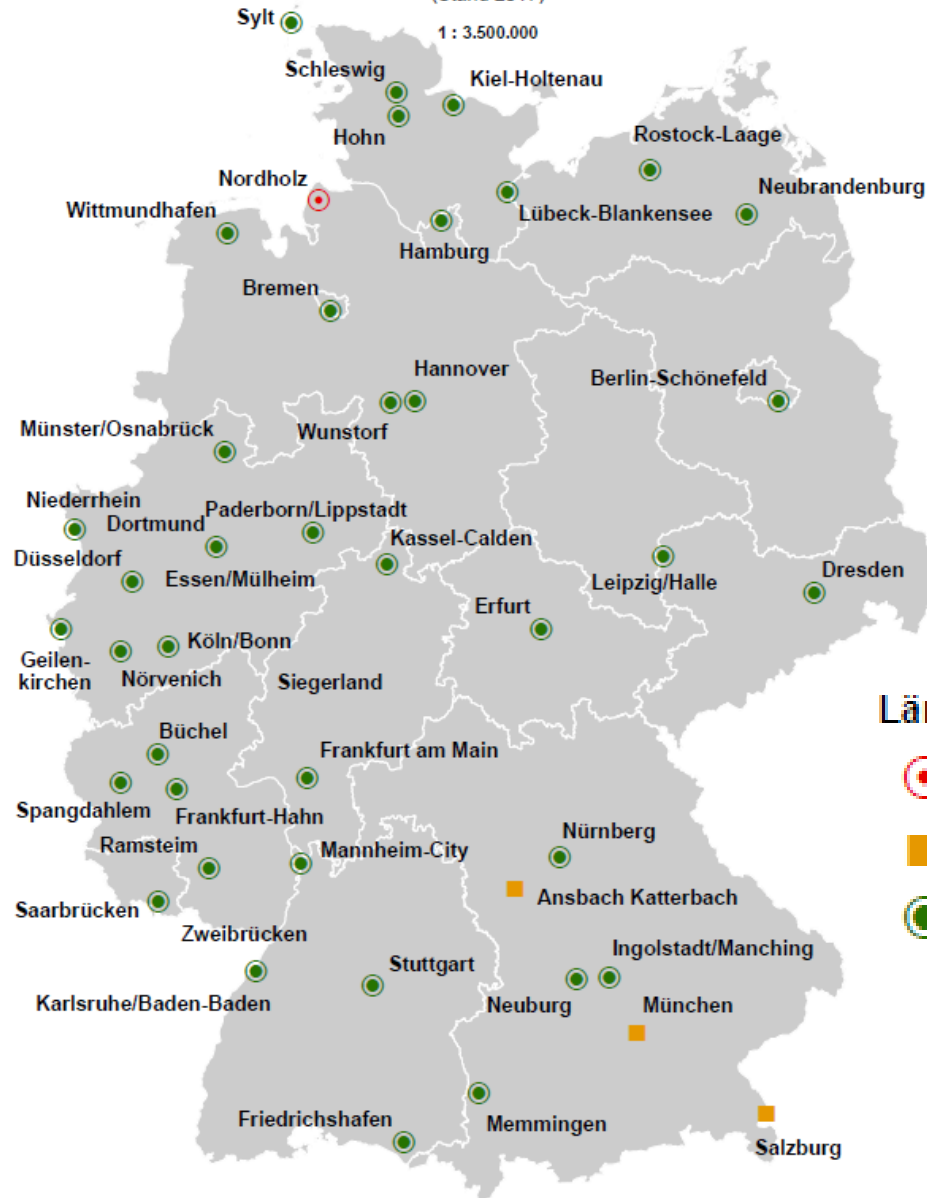
Zu der VO gehören zwei technische Regelwerke:

- **AzD** (Anleitung zur Datenerfassung über den Flugbetrieb)
- **AzB** (Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen)
- Bis Mitte 2017 wurden laut Umweltbundesamt an 49 zivilen und militärischen Flugplätzen das Verfahren zur Festsetzung von Lärmschutzbereichen eingeleitet und davon an 41 Flugplätzen mit Erlass einer Rechtsverordnung abgeschlossen.




Stand der Umsetzung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm

(Stand 2017)

1 : 3.500.000



Lärmschutzbereich

-  gesetzlich vorgesehen
-  in Bearbeitung
-  Verfahren abgeschlossen

Quelle: Umweltbundesamt

2. FlugLSV (Flugplatz-Schallschutzmaßnahmen-Verordnung) vom 08.09.2009

**regelt bauakustische Anforderungen u. Erstattungsregelungen
für passiven Schallschutz in TSZ 1 und NSZ**

3. FlugLSV (Fluglärm-Außenwohnbereichsentschädigungs-VO) vom 20.08.2013

**regelt die finanzielle Entschädigung für Beeinträchtigungen
des Außenwohnbereichs nur innerhalb der Tagschutzzone 1**

**Findet nur bei Neubau- oder wesentlichen Ausbauvorhaben
Anwendung**

Genese des Fluglärmmgesetzes

Die Novelle des ersten Fluglärmmgesetzes hat 36 Jahre gedauert (1971-2007) und mehrere Anläufe benötigt.

Jeder Entwurf würde unter dem Druck der Luftverkehrswirtschaft abgeschwächt.

Gesetzesentwurf aus dem Jahr 2000 / Fluglärmmgesetz 2007:

Nachtschutzzone:

bestehende Flugplätze: > 45 dB(A) / > 55 dB(A)

neue Flugplätze: > 42 dB(A) / > 50 dB(A)

Gesetzesentwurf aus 2003

/ Fluglärmmgesetz 2007:

Indizes L_{den} und L_{night} / Indizes L_{AeqTag} u. $L_{AeqNacht}$

mehr Beteiligungs-/Klagerechte / Regelung fehlt

für Kommunen u. Umweltverbände



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Genese des Fluglärmmgesetzes

Gesetzentwurf aus dem Jahr 2004 / Fluglärmmgesetz 2007:

kein 3 Dezibel-Bonus für
militärische Flugplätze

/ 3 Dezibel-Bonus für
Militärflugplätze

Anwendung 100-100-Regelung
bei Festlegung Lärmschutzbereich

/ Anwendung von Sigma-
Regelung

- 100-100-Regelung hätte zu 20-30 % größeren Lärmschutzbereichen geführt

Kostenfolgen des Fluglärm- schutzgesetzes vom 31.10.2007

Die mit Vertretern d. Luftverkehrswirtschaft besetzte UBA-Arbeitsgruppe zu den Kostenfolgen der Novelle des Fluglärmgesetzes schätzte 2005:

Kosten für zivile Flugplatzunternehmer: **614 Mio. €** oder - bei Ausbau Verkehrsflughäfen Bremen und Köln/Bonn - ca. **738 Mio. €**
davon 334 Mio. € für Flughafen Frankfurt

Kostenschätzung des Umweltbundesamtes für militärische Flugplätze und Luft/Boden-Schießplätze: **75 Mio. €** bis **95 Mio. €**

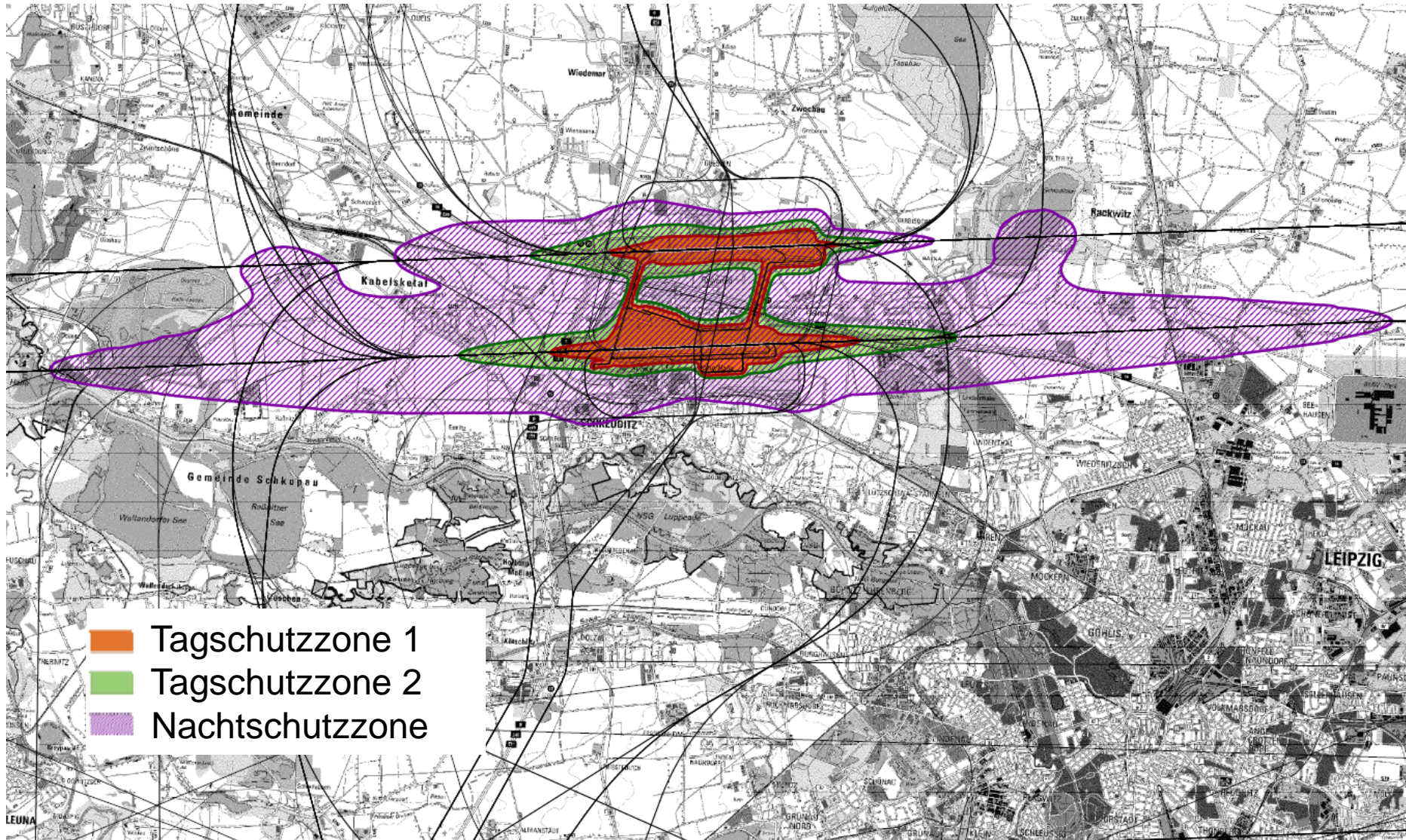
Bislang an zivilen u. militärischen Flugplätzen getätigte Ausgaben für passive Schallschutzmaßnahmen: **18 Mio. €**

In den nächsten Jahren erwartete Kosten: **45 Mio. €**

Erwartete Außenwohnbereichsentschädigung: **87 Mio. €**

Vom UBA erwartete Gesamtkosten des Gesetzes: **ca. 150 Mio. €**

Lärmschutzbereich Flughafen Leipzig/Halle gemäß Fluglärmgesetz

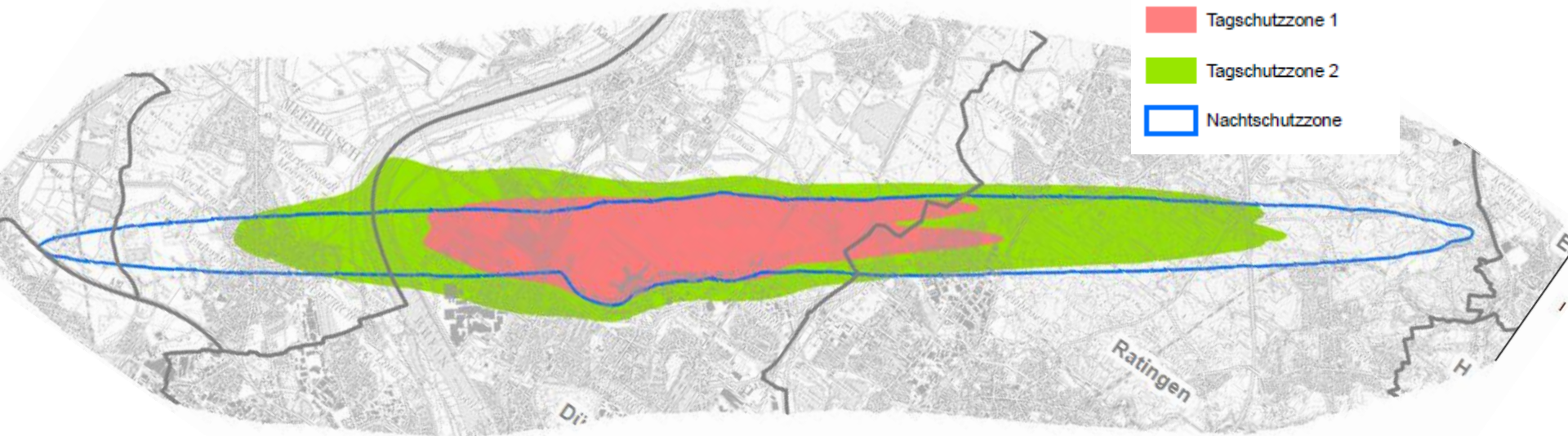


Nachtschutzgebiet am Flughafen Leipzig/Halle gemäß Planfeststellungsbeschluss aus 2004



Das Nachtschutzgebiet am Flughafen Leipzig/Halle ist mit einer Fläche von 256 Quadratkilometern mehr als dreimal so groß wie die nach den Maßgaben des 2007 novellierte Fluglärmsgesetz festgesetzte Schutzzone.

Lärmschutzbereich Flughafen Düsseldorf gemäß Fluglärmggesetz



Lärmschutz- und Entschädigungsgebiet Flughafen Düsseldorf gemäß Planfeststellungsbeschluss 2005



Umsetzung Fluglärmgesetz am Flughafen Düsseldorf

- Anspruchsberechtigte in der Tag-Schutzzone 1: **531**
- Anzahl der gestellten Anträge: **181**
- Anzahl der zurückgezogenen Anträge: **70**
- Anzahl der abgelehnten Anträge: **3**
- Anzahl der bewilligten Anträge: **0**
- Anzahl der erwarteten Anträge: **0**
- Gezahlte Erstattungsbeiträge: **0 Euro**
- Kostenschätzung im Jahr 2005: **24,7 Mio. Euro**

Quellen: Umweltbundesamt, NRW-Landesregierung

Unzureichender Vollzug des Fluglärmschutzgesetzes

- Inkrafttreten des Fluglärmschutzgesetzes: November 2007
- Festsetzung der Lärmschutzbereiche gemäß FluglG:
 - Flughafen Frankfurt: September 2011
 - Flughafen Hamburg: Februar 2012
 - Flughafen München: noch **keine** Festsetzung
- Anspruch auf Schallschutz jeweils erst 6 Jahre später
- **Fazit: 10 Jahre nach Verabschiedung haben viele Menschen noch keinen passiven Schallschutz**



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Stand der Lärmwirkungsforschung (UBA-Fluglärmbericht 2017)

- Menschen fühlen sich bei gleicher akustischer Belastung heute stärker durch Fluglärm belästigt als noch vor 10 bis 15 Jahren
- Langfristige, chronische Belastung durch Fluglärm - insbesondere in der Nacht - erhöht Risiko an Herz-Kreislauf-Erkrankungen sowie an Bluthochdruck zu erkranken
- Nächtliche Belastungen durch Fluglärm sind besonders gravierend
- Tag-/Nachtrandstunden bedürfen besonderem Schutz
- Chronischer Fluglärm wirkt sich negativ auf kognitive Entwicklung von Kindern aus



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Lärmmedizin: Gesundheits- gefahren durch Fluglärm

	nachts (22-6 Uhr)	tagsüber (6-22 Uhr)
WHO-Empfehlung (2018)¹:	< 40 dB(A)	< 50 dB(A)
erhebliche Belästigung²:	> 45 dB(A)	> 55 dB(A)
Erhöhtes Risiko für Herz- Kreislauf-Erkrankungen ab²:	> 50 dB(A)	> 60 dB(A)
Herz-Kreislauf-Erkrankungen²:	> 55 dB(A)	> 65 dB(A)

Quellen:

1: WHO: Environmental Noise Guidelines for the European Region

2: Umweltbundesamt

Zentrale Kritikpunkte der BVF am Fluglärmgesetz

- Grenzwerte entsprechen nicht den (schon 2007) vorhandenen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung.
- Deutliche Ungleichbehandlung der Anwohner an neueren Flughäfen und Bestandflughäfen.
- Durch die Schallschutzverordnung (2. FlugLSV) wird der unzureichende Schutz vor Fluglärm noch mal verschlechtert.

- Absenkung der Schutzzonengrenzwerte einheitlich um 2 Dezibel (BVF-Bewertung: zu wenig!)
- Einführung wirkungsbasiertes Schutzkriterium für Abgrenzung der Nacht-Schutzzone (BVF: abhängig von Ausführung)
- Keine Verkleinerung der Lärmschutzbereiche bei Neufestsetzungen (BVF: positiv!)
- Wegfall der zeitlichen Staffelung des Entstehens von Erstattungsansprüchen (BVF: positiv!)
- Besserer baulicher Schallschutz für Kitas, Grundschulen und Krankenhäuser (BVF: positiv, aber auch bei weiterführenden Schulen notwendig)

- Verbesserung des baulichen Schallschutzes in den Schutzgebieten (BVF-Bewertung: zu wenig; Forderungen:
 - Streichung Abschlag von 3 dB bei Bestandsimmobilien,
 - Streichung Höchstkostengrenze für Schallschutzmaßnahmen)
- Ausweitung der Anforderungen an Lüftungssysteme für Schlafräume (BVF: positiv, Regelung sollte aber auch auf alle Aufenthaltsräume ausgeweitet werden; Schallschutz sollte auch bei einer Umnutzung von Wohnräumen gewährt werden)
- Flexibilisierungen bei baulichen Schallschutzmaßnahmen (BVF: positiv!)



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

BMUB-Entwurf Fluglärmbericht Bundesregierung vom 4.4.2018

- Höhere Gewichtung des aktiven Schallschutzes
(BVF-Bewertung: absolut richtig, Entwurf lässt aber konkrete Vorschläge vermissen)
- Stärkung von Forschung und Entwicklung (BVF: positiv!)
- Abgestufte Bauverbote und Baubeschränkungen, Siedlungsbeschränkungsbereiche (BVF: positiv!)
- Datenerhebung und Berechnungsverfahren
(BVF: zu wenig, realitätsbezogene Berechnung 100:100 bei Mindest-Betriebsrichtungsanteil von 10% erforderlich)
- Außenwohnbereichsentschädigung (BVF: zu wenig!)



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Kernforderungen von ADF und BVF an novelliertes Fluglärmgesetz

- Beseitigung der Schlechterstellung von Bestandsflughäfen gegenüber neuen und baulich erweiterten Flughäfen
- Wegfall des 5 Dezibel-Abschlages für Gebäude, für die schon früher ein Anspruch auf passiven Schallschutz bestand
- Beseitigung der Schlechterstellung des Schutzstandards von 3 dB bei Bestandsgebäuden
- Berücksichtigung von Innenpegeln anstelle von Außenpegeln
- Anspruch schutzbedürftiger Einrichtungen auf Aufwendungsersatz in der Tagschutzzone 2
- Instandsetzungsverpflichtung für passive Schallschutzmaßnahmen nach regelmäßigem Verschleiß

Weitere Forderungen der BVF an ein novelliertes Fluglärmgesetz

- Statt der Lärmindizes L_{AeqTag} bzw. $L_{AeqNacht}$ sind die europaweit bzw. bei der Lärmkartierung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie gültigen Indizes L_{den} und L_{night} zu verwenden.
- Als „wesentliche“ Veränderung der Lärmbelastung, die eine Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs auslöst, sollte definiert werden, wenn die Zahl der Flugbewegungen um mehr als 25 Prozent zunimmt.
- Gesetzliche Klarstellung, dass die Lärmwerte des Fluglärmgesetzes bei künftigen Abwägungen im Rahmen der Planfeststellung/ Plange-
nehmigung von neuen oder wesentlich erweiterten Flugplätzen lediglich den Mindestmaßstab für passiven Lärmschutz darstellen.
Es muss den Genehmigungsbehörden möglich sein, anspruchsvollere Schutzniveaus und Lärmschutzregelungen zu treffen.

Weitere Forderungen der BVF an ein novelliertes Fluglärmgesetz

- Gesetzliche Klarstellung, dass die Lärmwerte des Fluglärmgesetzes bei der Lärmaktionsplanung an Flughäfen gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie lediglich den Mindestmaßstab darstellen.
- Die vom Flughafenhalter und den Flugsicherungsorganisationen bereitgestellten Eingangsdaten zur Berechnung des Lärmschutzbereiches (Datenerfassungssystem) sollten amtlich überprüft werden, zum Beispiel durch das Umweltbundesamt.
- Auch bei militärischen Flugplätzen ist ein Rechtsanspruch in der Nachtschutzzone auf Erstattung von Aufwendungen für Be- und Entlüftungseinrichtungen durch den Flugplatzbetreiber zu schaffen.
- Es ist klarzustellen, dass das Urteil des OVG Berlin-Brandenburg (Aktenzeichen 6 A 31.14) zum Anspruch auf eine Be- und Entlüftung sowie eine Lüftungsplanung auch in Bezug auf die Vorgaben des FluLärmG und der 2. FlugLSV einzuhalten ist.



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA-Fluglärmbericht 2017)

- Gleiche Schutzzonengrenzwerte für alle Flugplätze
 - Keine Vorteile für Bestandsflughäfen
 - Keine Vorteile für militärische Flugplätze
- Absenkung der Schutzzonengrenzwerte:
 - Tagschutzzone 1: 50 dB (derzeit: 60, 63, 65 bzw. 68 dB)
 - Tagschutzzone 2: 45 dB (derzeit: 55, 58, 60 bzw. 63 dB)
 - Nachtschutzzone: 40 dB (derzeit: 50 bzw. 55 dB)
- Aber: Erstattungsregelungen für baulichen Schallschutz würden in meisten Fällen ins Leere laufen
- Problem: Fluglärmgesetz schafft keine Möglichkeit, Fluglärm zu begrenzen oder zu mindern



BVF

Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA-Fluglärmbericht 2017)

- Übergeordnetes Konzept zum Schutz vor Fluglärm erforderlich (Fluglärmgesetz nicht ausreichend)
- Integriertes Luftverkehrskonzept, das das Luftverkehrsgesetz berücksichtigt und sich auch am Lärmschutz der Anwohner/innen orientiert:
 - integraler Bestandteil muss ambitionierte Lärminderungsstrategie sein
- Lärmkontingentierung von 6:00 bis 22:00 Uhr
- Kein regulärer Flugbetrieb von 22:00 bis 6:00 Uhr an stadtnahen Flughäfen aus Gründen des präventiven Gesundheitsschutzes

Was das Fluglärmschutzgesetz nicht leistet

- **Durch das Fluglärmschutzgesetz wird es nicht leiser:**
Lediglich Erstattungsansprüche für passiven Schallschutz, Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs bzw. bauliche Nutzungsbeschränkungen.
- **Keine gesetzliche Definition, wie viel Lärm einer Region zugemutet werden kann:**
Es fehlen echte Immissionsschutzgrenzwerte, die den Flughafenbetreiber zwingen, aktiven Lärmschutz zu betreiben.
- **Keine gesetzliche Definition des Vorranges von aktivem vor passivem Schallschutz beim Fluglärm**



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Kernforderungen von ADF und BVF an besseren gesetzlichen Fluglärmschutz

- Festlegung eines **Vorrangs des aktiven Schallschutzes vor passivem Schallschutz** analog der Regelung für Schienen- und Straßenverkehrslärm im Bundes-Immissionsschutzgesetz
- Einführung **wirksamer Instrumente und Anreizsysteme für leiseres Fliegen** (z. B. Lärmobergrenzen, Lärmkontingentierungen, Nachtflugbeschränkungen)
- **Höhere Gewichtung des Fluglärmschutzes durch Luftverkehrsbehörden und Flugsicherheitsbehörden**
- **Bessere Lärmaktionsplanung an Flughäfen:**
Pflicht zur Erstellung von verbindlichen Lärmminderungskonzepten für Flughäfen mit Festlegung definierter und messbarer Lärmminderungsziele.

BVF-Kritik am Luftverkehrskonzept des Bundesverkehrsministeriums

- **Kein Luftverkehrskonzept der Bundesregierung, sondern nur ein Ressortkonzept des BMVI**
- Konzept ist einseitig und unausgewogen
- Keine Abstimmung mit Umweltministerium
- Wirtschaftliche Effekte des Luftverkehrs wurden quantifiziert, die der Umweltbelastung auftragsgemäß nicht
- Umwelt- und Klimaschutzaspekte sowie Fluglärmbelange wurden so gut wie nicht berücksichtigt
- **Fazit: BMVI-Luftverkehrskonzept darf nicht zum Orientierungsrahmen für Regierungshandeln werden**

Bundratsinitiative zum Luftverkehrsgesetz (1)

- Gesetzentwurf der Länder Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Hessen zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes zur Entscheidung am 21.9.2018 im Bundesrat (BR-Drs. 550/15)
 - Änderung § 29b LuftVG mit dem Ziel, dass Fluglärm grundsätzlich von den Luftverkehrsbehörden und der Flugsicherung „angemessen“ berücksichtigt wird
 - Änderung § 32 Abs. 4 Satz 1 Nr. 8 LuftVG zur Stärkung der Einbindung der Öffentlichkeit und der betroffenen Kommunen bei der Festlegung von Flugrouten



BVF
Bundesvereinigung gegen
Fluglärm e.V.

Bewertung der Bundesratsinitiative durch ADF und BVF

- Aus Sicht von Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) und BVF **wichtiger Beitrag zum aktiven Lärmschutz!**
- Luftfahrtbehörden und die Deutsche Flugsicherung (DFS) müssen dadurch bei der Erarbeitung und Festlegung von Flugverfahren und der anschließenden betrieblichen Praxis nicht lediglich auf die Vermeidung von unzumutbarem Fluglärm hinwirken, sondern generell den Fluglärm reduzieren.
- DFS und Bundesamt für Flugsicherung müssen die Möglichkeiten des aktiven Schallschutzes an Flughäfen so weit wie möglich und so schnell wie möglich identifizieren und umsetzen.
- Stärkere Einbindung von Öffentlichkeit, betroffene Gemeinden und Träger öffentlicher Belange, wenn Flugverfahren neu festgelegt oder wesentlich geändert werden.

Bundesratsinitiative zum Luftverkehrsgesetz (2)

- Einbringung Gesetzentwurf des Landes Hessen im Bundesrat am 21.9.2018 (Bundesrats-Drucksache 420/18)
 - Änderung § 58 Absatz 1 Nummer 8a des LuftVG, wonach nicht nur der verantwortliche Luftfahrzeugführer, sondern auch die Fluggesellschaft unmittelbarer Adressat der Bußgeldvorschrift wegen Verstoßes gegen die Nachtflugbeschränkung sein sollte
- Regelung wird von ADF und BVF begrüßt, denn die Entscheidung der/des Pilotin/Piloten für die Durchführung der verspäteten Landung oder eines Verspätungsstarts wird ganz maßgeblich durch die Anweisung der Fluggesellschaft bestimmt