

FREIE UND HANSESTADT HAMBURG
Baubehörde - Amt für Bauordnung und Hochbau

B a u p r ü f d i e n s t (BPD): 4/2001

Baubeschränkungen in der Nähe von Flughäfen und Landeplätzen

Inhalt:

- 1 Gründe für die Herausgabe
- 2 Rechtsgrundlagen
 - 2.1 Bundesrecht
 - 2.2 Landesrecht
 - 2.3 Genehmigungsrechtliche Bedeutung
- 3 Begriffe
- 4 Zuständigkeiten
- 5 Lärmschutzzonen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm
 - 5.1 Lärmschutzzone 1
 - 5.2 Lärmschutzzone 2
- 6 Lärmschutzzone 3 gemäß Senatsbeschluss
- 7 Fluglärmschutzbereiche
 - 7.1 Lärmschutzbereich 1
 - 7.2 Lärmschutzbereich 2
- 8 Bauschutzbereiche
- 9 Sonderlandeplatz Finkenwerder / Sonstige Landeplätze

Anlage 1: Karte des Erfassungsbereichs des Sonderlandeplatzes Finkenwerder

Anlage 2: Karte „Fluglärmbelasteter Bereich des Flughafens Hamburg“

1 Gründe für die Herausgabe

Ziel dieses Bauprüfdienstes ist die Klärung und Abgrenzung der unterschiedlichen Lärmschutzbereiche und –zonen, sowie die Darstellung ihrer planungsrechtlichen und bauordnungsrechtlichen Relevanz und die daraus resultierenden Anforderungen im Baugenehmigungsverfahren. Trotz immer leiser werdender Flugzeuge ist die Belastung der Bevölkerung durch die Zunahme der Flugbewegungen und eine größere Sensibilität der Bevölkerung gegen Fluglärm gestiegen.

Dieser Bauprüfdienst ersetzt inhaltlich die außer Kraft getretene Fachliche Weisung BOA 3/1994 und berücksichtigt die zwischenzeitlich eingetretenen gesetzlichen Änderungen.

2 Rechtsgrundlagen

2.1 Bundesrecht

- Luftverkehrsgesetz (LuftVG) vom 27.03.1999 (BGBl. I S. 550)
- Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 27.03.1999, letzte Fassung vom 04.02.2000 (BGBl. I S. 610)
- Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (im weiteren Text als FluglärmG bezeichnet) vom 30.03.1971 (BGBl. I S. 282, BGBl. III 2129-4)
- Verordnung über bauliche Schallschutzanforderungen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (SchallschutzV) vom 05.04.1974 (BGBl. I S. 903; BGBl. III 2129-4-2-1)
- Verordnung über die Festsetzung des Lärmbereichs für den Verkehrsflughafen Hamburg Fuhlsbüttel vom 24.05.1976 (BGBl. I S. 1309, BGBl. III 2129-4-1-15)

2.2 Landesrecht

- Anordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Luftverkehrs vom 27.04.1982 (Amtl. Anz. S. 797)
- Anordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 13.07.1973 (Amtl. Anz. S. 903)
- Hamburgische Bauordnung (HBauO),
§ 3 Abs. 3 Allgemein anerkannte Regeln der Technik
§ 18 Abs. 2 Schallschutz
- Senatsbeschluss zur „Verdichtung von Wohngebieten mit starker Fluglärmbelastung“ vom 02.04.1985 (Drucksache Nr. 308)
- Senatsbeschluss zur Siedlungsplanung im fluglärmbelasteten Bereich des Flughafens Hamburg vom 01.10.1996 (Drucksache Nr. 96/1261)
- Technische Baubestimmungen über Schallschutz im Hochbau – DIN 4109 – vom 10.01.1991 (Amtl. Anz. 07.02.1991, S. 281)
- Planfeststellungsbeschluss DA-Erweiterung vom 08.05.2000

2.3 Genehmigungsrechtliche Bedeutung

Maßgebend sind die Lärmschutzzonen 1-3 gemäß FluglärmG einschl. Senatsbeschluss vom 02.04.1985, die ergänzt worden sind um die Fluglärmschutzbereiche 1 und 2 gemäß Senatsbeschluss vom 01.10.1996.

Während die Vorgaben der Lärmschutzzonen bei allen Vorhaben, die planungsrechtlich zulässig sind, anzuwenden sind, sind die der Lärmschutzbereiche bei der Genehmigung von Wohnnutzungen immer dann maßgebend, wenn es sich um die Gewährung von Befreiungen von geltendem Planungsrecht handelt.

Unabhängig davon sind für die genehmigungsrechtliche Praxis die Vorgaben des LuftVG (Bauschutzbereiche, Beteiligung der Luftfahrtbehörde) zu beachten.

3 **Begriffe**

Flugplatz

Flugplatz ist der in § 6 LuftVG aufgeführte Oberbegriff für Flughäfen, Landeplätze und Segelfluggelände.

Flughäfen

Flughäfen sind Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebs einer Sicherung durch einen Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG bedürfen. Es gibt Flughäfen des allgemeinen Verkehrs (Verkehrsflughäfen) und Flughäfen für besondere Zwecke (Sonderflughäfen).

Landeplätze

Landeplätze sind Flugplätze, die nach Art und Umfang des vorgesehenen Flugbetriebs einer Sicherung durch einen Bauschutzbereich nach § 12 LuftVG nicht bedürfen und nicht nur als Segelfluggelände dienen. Landeplätze können nach § 17 LuftVG einen beschränkten Bauschutzbereich erhalten. Es gibt Landeplätze des allgemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplätze) und Landeplätze für besondere Zwecke (Sonderlandeplätze).

Bewertetes Schalldämmmaß R'_{w}

Gemäß SchallschutzV ist das Maß für die Schallschutzeigenschaften von Bauteilen das bewertete Bauschalldämmmaß $R'_{w} = \text{LSM} + 52 \text{ dB}$, wobei LSM das Luftschallschutzmaß ist. Das bewertete Bauschalldämmmaß R'_{w} der Umfassungsbauteile von Aufenthaltsräumen muss mindestens betragen:

- in Schutzzone 1: 50 dB
- in Schutzzone 2: 45 dB
- in Schutzzone 3: 40 dB

Lüftungsanlagen dürfen nicht zu einer Minderung des bewerteten Bauschalldämmmaßes führen.

Äquivalenter Dauerschallpegel

(Auszug aus der Anlage zum § 3 FluglärmG)

Der äquivalente Dauerschallpegel in einem beliebigen Punkt in der Umgebung eines Flughafens (Immissionsort) wird ermittelt aus:

- dem höchsten Schallpegel des Geräusches für jeden Vorbeiflug eines Luftfahrzeuges und
- der Dauer des Geräusches bei jedem Vorbeiflug eines Luftfahrzeuges.

Der Ermittlung werden als Bezugszeitraum die sechs verkehrsreichsten Monate des Jahres zugrunde gelegt. Tagesflüge (in der Zeit von 6 – 22 Uhr) und Nachtflüge (22 – 6 Uhr) werden unterschiedlich bewertet.

4 Zuständigkeiten

Gemäß der Anordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Luftverkehrs vom 27.04.1982:

Wirtschaftsbehörde: Die Wirtschaftsbehörde ist in Hamburg zuständig für die Durchführung des LuftVG und der darauf gestützten Vorschriften, mit Ausnahme der nachstehend aufgeführten Zuständigkeit der Umweltbehörde. Die Wirtschaftsbehörde ist insbesondere Luftfahrtbehörde, Genehmigungsbehörde, Planfeststellungsbehörde, Zulassungsbehörde, Erlaubnisbehörde und Luftaufsichtsbehörde. Sie ist von der Landesregierung bestimmte Behörde im Sinne von § 10 LuftVG.

Amt Häfen, Dienstleistungen und Wirtschaftsinfrastruktur- Referat Luftverkehr, Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg

Umweltbehörde: Sie ist Genehmigungsbehörde für den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm, also für Ausnahmen von den Nachtflugbeschränkungen am Flughafen Hamburg sowie befristete Freigabe von Starts und Landungen über die Hamburger Innenstadt. Außerdem ist sie zuständige Landesbehörde für den Immissionschutz nach § 29 Abs. 1 Satz 3 LuftVG und Luftfahrtbehörde im Sinne von § 29b Abs. 2 LuftVG.

Abt. Fluglärm- und Lärmschutz, Billstraße 84, 20539 Hamburg

Gemäß der Anordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 13.07.1973:

Bezirksämter: Die Bezirksämter sind zuständig für die Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 30.03.1971 und der darauf gestützten Rechtsverordnungen in ihrer jeweils geltenden Fassung, mit Ausnahme der nachstehend aufgeführten Zuständigkeit der Baubehörde.

Baubehörde: Die Baubehörde ist zuständig für die Erteilung von Ausnahmen vom Bauverbot nach § 5 Abs. 1 des Gesetzes.

Zuständigkeiten der Luftfahrtbehörde gemäß LuftVG

Nach §§ 12,15 und 17 LuftVG gelten für bauliche Anlagen, die im sogenannten Bauschutzbereich eines Flughafens bzw. eines Landeplatzes liegen, Beschränkungen. In diesen Bereichen muss die Luftfahrtbehörde nach dem LuftVG der Baugenehmigung zustimmen (siehe Nr. 8 Bauschutzbereiche).

Freigestellte bauliche Anlagen in Bauschutzbereichen bedürfen gemäß § 15 LuftVG der Genehmigung der Luftfahrtbehörde (unter ausschließlich luftverkehrssicherheitlichen Erwägungen), hierauf sollte im Bescheid hingewiesen werden.

Bei bauanzeigebedürftigen Vorhaben nach der Bauanzeigeverordnung erfolgt in diesen Bereichen eine Meldung durch die zuständige Bauaufsichtsbehörde an die Luftfahrtbehörde.

Im vereinfachten Genehmigungsverfahren des HmbWoErlG bedürfen bauliche Anlagen und nicht freigestellte Luftfahrthindernisse im Bauschutzbereich gemäß §§ 12, 15 und 17 LuftVG der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Diese wird durch die zuständige Bauaufsichtsbehörde eingeholt.

5 Lärmschutzzonen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm

Das Gesetz bestimmt zwei Lärmschutzzonen. Diese haben Bedeutung im bauaufsichtlichen Verfahren, weil sich danach die an die Gebäude zu stellenden Anforderungen richten. Es gelten hier Bauverbote für lärmempfindliche Nutzungen und Mindestanforderungen beim passiven Lärmschutz. Die Zone 1 wird durch einen äquivalenten Dauerschallpegel über 75 dB (A) und Zone 2 durch einen äquivalenten Dauerschallpegel von 67 – 75 dB (A) bestimmt. Die Grenzen der Fluglärmschutzzonen sind in der Anlage 2 dargestellt.

5.1 Lärmschutzzone 1

In der Lärmschutzzone 1 gilt ein Bauverbot für Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen und andere schutzbedürftige Einrichtungen. Ausnahmen können nach § 5 FluglärmG nur bei Vorliegen eines dringenden öffentlichen Interesses (z.B. ein dringender Versorgungsbedarf) erteilt werden.

Der Bau von Wohnungen ist ebenfalls unzulässig. Dieses gilt nicht für Wohnungen, die bereits vor Festsetzung der Lärmschutzzonen, also vor dem 24.05.1976, planungsrechtlich zulässig waren. Dies gilt ferner nicht für Wohnungen für Betriebsinhaber und –leiter, Aufsichts- und Bereitschaftspersonal von Betrieben und öffentlichen Einrichtungen sowie für Wohnungen der Bundeswehr und stationierte Streitkräfte.

Für Entscheidungen über Ausnahmen ist die Baubehörde, ABH 21 als Fachbehörde zuständig.

Die oben genannten baulichen Anlagen müssen die nach der Schallschutzverordnung vom 05.04.1974 notwendigen Anforderungen erfüllen. Das bewertete Schalldämmmaß R'_w der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen muss mindestens 50 dB betragen, das entspricht den Anforderungen nach Tabelle 8, Lärmpegelbereich VI der DIN 4109 (Technische Baubestimmung). Grenzen Aufenthaltsräume an andere Räume, muss das bewertete Dämmmaß von der Summe der Bauteile eingehalten werden, die zwischen dem Aufenthaltsraum und dem Freien liegen.

5.2 Lärmschutzzone 2

In der Lärmschutzzone 2 gilt ein Bauverbot für Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen und andere schutzbedürftige Einrichtungen. Ausnahmen können nach § 5 FluglärmG nur bei Vorliegen eines dringenden öffentlichen Interesses (z.B. ein dringender Versorgungsbedarf) erteilt werden. Die Errichtung von Wohnungen ist zulässig.

Für Entscheidungen über Ausnahmen ist die Baubehörde, ABH 21 als Fachbehörde zuständig.

Die oben genannten baulichen Anlagen müssen die nach der Schallschutzverordnung vom 05.04.1974 notwendigen Anforderungen erfüllen. Das bewertete Schalldämmmaß R'_w der Außenbauteile von Aufenthaltsräumen muss mindestens 45 dB betragen, das entspricht den Anforderungen nach Tabelle 8, Lärmpegelbereich V der DIN 4109 (Technische Baubestimmung). Grenzen Aufenthaltsräume an andere Räume, muss das bewertete Dämmmaß von der Summe der Bauteile eingehalten werden, die zwischen dem Aufenthaltsraum und dem Freien liegen.

6 Lärmschutzzone 3 gemäß Senatsbeschluss

Die Lärmschutzzone 3 wurde vom Senat mit Beschluss vom 02.04.1985 festgelegt. Sie definiert sich durch einen äquivalenten Dauerschallpegel von 62 bis 67 dB (A). Es wird nicht die Zulässigkeit von baulichen Anlagen geregelt sondern bautechnische Anforderungen gestellt.

In der Lärmschutzzone 3 werden erhöhte Schalldämmanforderungen an Aufenthaltsräume gestellt. Danach müssen die Außenbauteile von Bettenräumen in Krankenhäusern und Sanatorien, Aufenthaltsräumen in Wohnungen, Übernachtungsräumen in Hotels und Gasthäusern sowie Unterrichtsräumen und Büroräumen mindestens den Schalldämmanforderungen nach Tabelle 8, Lärmpegelbereich IV entsprechen. Demnach muss das bewertete Schalldämmmaß R'_w mindestens 40 dB betragen. Dies gilt nicht, wenn das Bauvorhaben aufgrund anderer Lärmquellen bereits in einen höheren Lärmpegelbereich einzustufen ist. Bei Einhaltung dieser Anforderungen kann die Einschaltung eines Lärmschutzsachverständigen entfallen.

7 Fluglärmschutzbereiche

Der Senat hat im Senatsbeschluss zur Siedlungsplanung im fluglärmbelasteten Bereich des Flughafens Hamburg zwei fluglärmbelastete Bereiche festgelegt, für die der „Orientierungsrahmen für planerische Anforderungen an Wohnbauflächen im Flughafenbereich“ (Anlage 2 des Senatsbeschlusses) gilt. Die Grenzen der Bereiche sind in der Anlage 2 dieses Bauprüfdienstes dargestellt. Der Orientierungsrahmen trifft im wesentlichen planerische Aussagen. Danach sollen Wohnnutzungen langfristig aus dem Lärmschutzbereich 1 verdrängt werden zu Gunsten von lärmunempfindlicheren Nutzungen. Im Lärmschutzbereich 2 sollen Wohnnutzungen auf dem bestehenden Niveau eingefroren werden. Für das Baugenehmigungs- / Zustimmungsverfahren leitet sich daraus ein restriktiver Maßstab für die Beurteilung von lärmempfindlichen Nutzungen ab.

7.1 Lärmschutzbereich 1

Bestehende planungsrechtlich abgesicherte Wohngebiete können in enger Auslegung des Bestandes gesichert werden. Wenn baurechtlich zulässig, soll auch eine geringe Arrondierung durch das Schließen von Baulücken in Einzel- und Doppelhausgebieten zugelassen werden. Im Einzelfall soll dies auch in Reihenhaus- und Geschosswohnungsbaugebieten ermöglicht werden. Noch nicht realisiertes Wohnbaurecht soll ersetzt werden. In diesen Fällen ist also zunächst zu prüfen, ob ein neuer B-Plan das bestehende Planrecht ersetzen soll. Entsprechend dürfte für Befreiungen, die zusätzliches Wohnbaurecht schaffen, kein Raum bleiben.

Gleiches gilt sinngemäß auch für Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime, Schulen und in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen.

7.2 Lärmschutzbereich 2

Auch im Lärmschutzbereich 2 gilt ein restriktiver Maßstab für die Zulassung von Wohnnutzungen. Daher soll vor Genehmigungen von Wohnungen, die den Umfang einer „maßvollen Arrondierung“ überschreiten, zunächst die Änderung des Planungsrechts erwogen werden.

Dementsprechend ist der Raum für Befreiungen zu Gunsten neuer Wohnungen auf außergewöhnliche Einzelfälle beschränkt.

8 Bauschutzbereiche

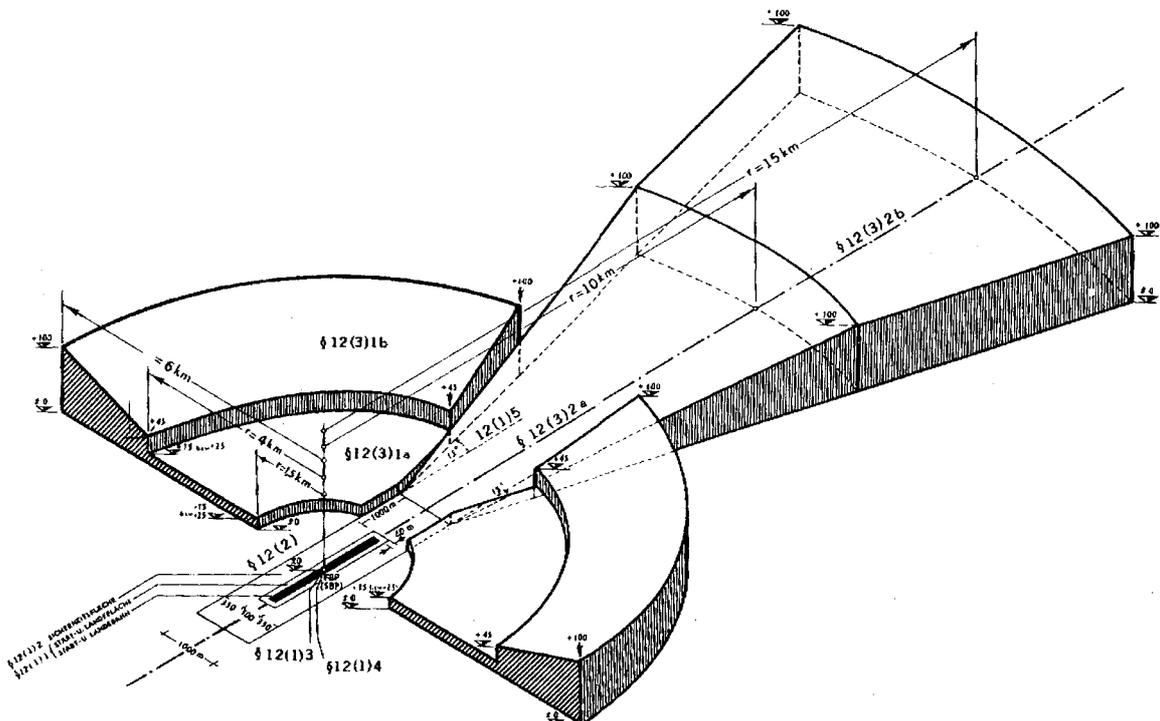
Bauschutzbereiche werden auf Grund des LuftVG um ein Flughafen- bzw. Landeplatzgelände herum festgelegt, um in diesen Bereichen vornehmlich Bauhöhenbeschränkungen zu regeln.

Für den Verkehrsflughafen Hamburg-Fuhlsbüttel ist gemäß § 12 LuftVG ein Bauschutzbereich festgesetzt worden. Innerhalb dieses Bereiches dürfen Baugenehmigungen, Zustimmungen und Vorbescheide für Bauvorhaben nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde erteilt werden.

Nach § 12 Abs. 2 LuftVG darf die für die Erteilung einer Baugenehmigung / Zustimmung zuständige Bauaufsichtsbehörde die Errichtung von Bauwerken im Umkreis von 1,5 km Radius um den Flughafenbezugspunkt und auf den Sicherheitsflächen nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde genehmigen.

Nach § 12 Abs. 3 LuftVG zählt auch die weitere Umgebung zum Bauschutzbereich. Hier ist die Zustimmung der Luftfahrtbehörde erforderlich, wenn Bauwerke bestimmte Höhenbegrenzungen überschreiten (maßgeblich ist die Entfernung, die Höhe des Gebäudes und die Lage innerhalb oder außerhalb der Anflugsektoren):

- Außerhalb der Anflugsektoren ist der Umkreis von 4 km bzw. 4 km bis 6 km Radius um den Flughafenbezugspunkt betroffen (betrifft Gebäude von 25 m bzw. 45 m bis 100 m Höhe bezogen auf den Flughafenbezugspunkt).
- Innerhalb der Anflugsektoren ist ein Radius von 10 km bzw. 10 km bis 15 km betroffen (Gebäude bis 100 m bzw. ab 100 m Höhe bezogen auf den Startbahnbezugspunkt).



Prinzipiskizze

Außerhalb des Bauschutzbereiches darf die Baugenehmigungsbehörde gemäß § 14 LuftVG die Errichtung von baulichen Anlagen, die eine Höhe von 100 m über der Erdoberfläche überschreiten, z. B. Windkraftanlagen, nur mit Zustimmung der Luftfahrtbehörde genehmigen.

Nach § 15 LuftVG bedürfen Luftfahrthindernisse (Freileitungen, Masten, Baukräne etc.) im Bauschutzbereich der Genehmigung. Es gelten sinngemäß die Höhenbegrenzungen von Bauwerken. Wird die Genehmigung von einer anderen Behörde als der Baugenehmigungsbehörde erteilt, bedarf diese der Zustimmung der Luftfahrtbehörde. Ist eine andere Genehmigungsbehörde nicht vorgesehen, z.B. bei freigestellten Baukränen, ist die Genehmigung der Luftfahrtbehörde erforderlich.

Die Luftfahrtbehörde kann nach § 17 LuftVG für Landeplätze beschränkte Bauschutzbereiche festlegen, d.h. die Errichtung von baulichen Anlagen im Umkreis von 1,5 km Radius um den Flughafenbezugspunkt ist nur mit ihrer Zustimmung möglich. In Hamburg hat die Wirtschaftsbehörde einen solchen beschränkten Bauschutzbereich für den Sonderlandeplatz Finkenwerder festgelegt.

Beim Errechnen der Höhe einer baulichen Anlage wird jeweils die beabsichtigte größte Höhe zu der NN-bezogenen Höhe des Baugrundstückes addiert. Die größte Bauwerkshöhe wird unter Berücksichtigung aller Bauteile – z.B. Dachaufbauten und Schornsteine – errechnet.

Hinweis: Die in Hamburg geltenden Bauschutzbereiche und die sich daraus ergebende Bauhöhen-Beschränkungen sind der „Karte der Baubeschränkungen“ der Baubehörde zu entnehmen.

9 Sonderlandeplatz Finkenwerder / Sonstige Landeplätze

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm gilt nicht für Landeplätze.

Auf Grund der beschränkten Anzahl von Flugbewegungen pro Tag und der Betriebszeiten handelt es sich in Finkenwerder um einen Landeplatz und Landeplätze bedürfen keiner Lärmschutzzonen. Allerdings gibt es gemäß § 17 LuftVG einen beschränkten Bauschutzbereich.

Zusätzlich zu dem Bauschutzbereich hat die Luftfahrtbehörde auf der Grundlage der „Richtlinien über die Hindernisfreiheit für Start- und Landebahnen auf Verkehrsflughäfen“ des Bundesministers für Verkehr einen sog. Erfassungsbereich erarbeitet, der sich auf den größten Teil des Bezirks Altona mit den Elbvororten und einen Teil des Bezirks Harburg (Süderelbe) erstreckt (siehe Anlage 1). Bauliche Anlagen in diesem Bereich, die die angegebenen Höhen überschreiten, werden vor der Genehmigung der Luftfahrtbehörde, Referat Luftverkehr, Alter Steinweg 4, 20459 Hamburg gemeldet.

Der Planfeststellungsbeschluss zur Erweiterung der Airbus Flugwerft (DA Erweiterung) kommt zu dem Ergebnis, dass auch nach der Erweiterung die Belastungen nicht so hoch sein werden, dass Lärmschutzzonen eingeführt werden müssen. Es wird davon ausgegangen, dass in den am stärksten belasteten Bereichen bauliche Schallschutzmaßnahmen ausreichen. Für welche Gebiete dies gilt, steht noch nicht fest und muss vom Antragsteller (DA) ermittelt werden.

Jeder Landeplatz in Hamburg - z.B. ein Hubschrauberlandeplatz auf einem Krankenhaushausgelände - muss von der Wirtschaftsbehörde als Luftfahrtbehörde genehmigt werden. Erst wenn diese Genehmigung vorliegt, kann zum Beispiel eine Genehmigung / Zustimmung für eine bauliche Anlage auf diesem Landeplatz durch die zuständige Bauaufsichtsbehörde erteilt werden.

Anlage 1: Karte des Erfassungsbereichs des Sonderlandeplatzes Finkenwerder

Anlage 2: Karte „Fluglärmbelasteter Bereich des Flughafens Hamburg“

Anlage 2 zum Bauprüfdienst „Flughäfen und Landeplätze“ (Deckblatt siehe unten) kann zur Zeit aus technischen Gründen nicht dargestellt werden. Es wird gebeten auf die Karte des Hausdruckexemplares zurückzugreifen.



Anlage 2

Fluglärmbelasteter Bereich des Flughafens Hamburg

- | | | |
|-------|-------------------------------------|---|
| — — — | Bereich 1 | Die äußere Abgrenzung erfolgt durch die Linie des 87 dB(A) Spitzenschallpegels einer A 310 |
| — — — | Bereich 2 | Die äußere Abgrenzung erfolgt durch die Linie des $Leq_{(3)}$ 60 dB(A) in Verbindung mit Spitzenpegeln (78 dB(A) für Bahnrichtung 05 „Langenhorn“ und 76 dB(A) für Bahnrichtung 23 „Niendorf“) und die innere Abgrenzung durch die Linie des 87 dB(A) Spitzenschallpegels einer A 310 |
| ———— | Fluglärm-schutzzonen 1 und 2 | Fluglärmschutzzonen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30.03.1971 |
| ———— | Fluglärm-schutzzone 3 | Fluglärmschutzzone nach dem Senatsbeschuß vom 02.04.1985 (Drucksache 308, II. 9) |

Maßstab 1 : 20 000

Anlage 2 zum Bauprüfdienst „Flughäfen und Landeplätze“ (Deckblatt siehe unten) kann zur Zeit aus technischen Gründen nicht dargestellt werden. Es wird gebeten auf die Karte des Hausdruckexemplares zurückzugreifen.



Anlage 2

Fluglärmbelasteter Bereich des Flughafens Hamburg

— — —	Bereich 1	Die äußere Abgrenzung erfolgt durch die Linie des 87 dB(A) Spitzenschallpegels einer A 310
— — —	Bereich 2	Die äußere Abgrenzung erfolgt durch die Linie des $Leq_{(3)}$ 60 dB(A) in Verbindung mit Spitzenpegeln (78 dB(A) für Bahnrichtung 05 „Langenhorn“ und 76 dB(A) für Bahnrichtung 23 „Niendorf“) und die innere Abgrenzung durch die Linie des 87 dB(A) Spitzenpegels einer A 310
—————	Fluglärm- schutzzonen 1 und 2	Fluglärmschutzzonen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm vom 30.03.1971
—————	Fluglärm- schutzzone 3	Fluglärmschutzzone nach dem Senatsbeschluss vom 02.04.1985 (Drucksache 308, II. 9)

Maßstab 1 : 20 000