

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Dorothee Menzner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/2218 –**

Lärmschutzmaßnahmen an Verkehrsflughäfen in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit der vom Deutschen Bundestag am 30. Juni 2006 und vom Bundesrat am 7. Juli 2006 beschlossenen Föderalismusreform hat der Bund infolge des Wegfalls der Erforderlichkeitsklausel nach § 72 Abs. 2 des Grundgesetzes (GG) nun größere gesetzgeberische Kompetenzen beim Lärmschutz.

Bereits vor dieser Grundgesetzänderung hat die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen (Bundestagsdrucksache 16/508) beschlossen. Der Deutsche Bundestag hat darüber noch nicht abschließend beraten. Dieser Gesetzentwurf war für den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit der Anlass, am 8. Mai 2006 eine öffentliche Anhörung von Sachverständigen einzuberufen. Dabei wiesen einige der Sachverständigen auf dringend notwendige aktive Lärmschutzmaßnahmen hin, um den entstehenden Fluglärm an der Quelle zu mindern. Wesentlich war in der Anhörung zudem die Frage, ab welchen Grenzwerten Anwohner Ansprüche einerseits auf Entschädigungen für die Lärmbelastung und andererseits auf Kostenerstattungen für Baumaßnahmen zum passiven Lärmschutz haben sollten.

Vorbemerkung der Bundesregierung

In der Bundesrepublik Deutschland gibt es 17, bzw. wenn die Flughäfen des Flughafensystems Berlin einzeln gezählt werden, 19 internationale Verkehrsflughäfen. Da die Darstellung der erfragten Angaben für alle Verkehrsflughäfen den Rahmen der Beantwortung deutlich sprengen würde, wurden exemplarisch aus den internationalen Verkehrsflughäfen die vier Flughäfen mit dem höchsten Passagieraufkommen (Frankfurt/Main, München, Düsseldorf, Köln/Bonn), ein Flughafen mit Schwerpunkt Frachtverkehr (Leipzig/Halle) sowie ein mittelgroßer Flughafen (Nürnberg) zur Beantwortung ausgewertet.

Grundsätzlich sind Angaben über die Betriebszeiten/Nachtflugbeschränkungen, -verbote der deutschen Flughäfen auch im Luftfahrthandbuch Deutschland veröffentlicht.

Da die Abgrenzung der Fragen voneinander nicht immer möglich ist bzw. nicht alle Aspekte für jeden Flughafen relevant sind, wurden die Antworten – soweit praktikabel – zusammengefügt.

1. Beabsichtigt die Bundesregierung, ihre größere gesetzgeberische Kompetenz beim Lärmschutz durch die vom Deutschen Bundestag am 30. Juni 2006 und vom Bundesrat am 7. Juli 2006 beschlossene Föderalismusreform im Bereich des Fluglärms für weitergehende gesetzgeberische Initiativen, insbesondere eine Änderung des vorliegenden Entwurfs für ein Fluglärmgesetz zu nutzen?

Wenn ja, welche Regelungen sind geplant?

Wenn nein, weshalb nicht?

Die Bundesregierung sieht in dem Wegfall der Erforderlichkeitsprüfung für die konkurrierende Gesetzgebung im Bereich Lärmbekämpfung und damit in einer größeren gesetzgeberischen Kompetenz des Bundes bei der Lärmbekämpfung keine Veranlassung für eine Änderung des von der Bundesregierung vorgelegten Entwurfs eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flughäfen (Bundestagsdrucksache 16/508 vom 2. Februar 2006). Aus der Begründung des Gesetzentwurfs ist zu den Gesetzgebungskompetenzen des Bundes zu entnehmen, dass angesichts des seiner Natur nach überregionalen und internationalen Luftverkehrs und des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsflughäfen und den größeren Verkehrslandeplätzen bundesweit vor allem einheitliche Anforderungen an die Regelungen über bauliche Beschränkungen im Flugplatzumland und über passiven Schallschutz sowie entsprechende Erstattungsansprüche erforderlich sind, um sowohl gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Unternehmen der größeren zivilen Flugplätze als auch einen gleichwertigen Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sicherzustellen. Danach konnte zu dem Gesetzentwurf die Erforderlichkeit für das Gesetzgebungsrecht des Bundes im Sinne des bisherigen Artikels 72 Abs. 2 des Grundgesetzes problemlos angenommen werden und in den Gesetzentwurf alle vorgesehenen Regelungen aufgenommen werden.

2. Zu welchen genauen Zeiten gelten für die deutschen Verkehrsflughäfen Nachtflugverbote oder sonstige Regelungen zum Schutz der Anwohner vor nächtlichem Fluglärm?
 - a) Ist die diesbezügliche Übersicht der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V. auf Ausschussdrucksache des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 16(16)23, S. 33, zutreffend?
 - b) An welchen deutschen Verkehrsflughäfen gibt es Lärmkontingente für Nachtflüge, und wie sind diese genau ausgestaltet?
3. Zu welchen genauen Zeiten gelten für die deutschen Verkehrsflughäfen Einschränkungen des Flugverkehrs in den Tagesrandzeiten frühmorgens und spätabends, und welche Regelungen gelten jeweils genau?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Flughafen Frankfurt/Main

Der Flughafen Frankfurt/Main ist in der Übersicht der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V. in der Drucksache des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit 16(16)23*, S. 33, nicht erfasst.

Nachtflugbeschränkungen Flughafen Frankfurt/Main:

1. Luftfahrzeuge ohne Lärmzulassung nach Anhang 16 zum ICAO-Abkommen (ICAO: Internationale Zivilluftfahrtorganisation) dürfen weder starten noch landen.
2. Luftfahrzeuge, lärmzertifiziert nach Anhang 16, Band 1, Teil II, Kapitel 2 zum ICAO-Abkommen, dürfen
 - von 20.00 Uhr bis 08.00 Uhr Ortszeit an allen Wochentagen,
 - zusätzlich freitags ab 20.00 Uhr Ortszeit bis montags 08.00 Uhr Ortszeit weder starten noch landen.
3. Für Luftfahrzeuge, lärmzertifiziert nach Anhang 16, Band 1, Teil II, Kapitel 3 zum ICAO-Abkommen, gelten folgende Einschränkungen:
 - 3.1 Starts und Landungen von Flügen, die nicht spätestens am Vortag vom Flugplankoordinator koordiniert wurden (Ad-hoc-Charter, insbesondere Einzelflüge aus bestimmten Anlässen ohne öffentliches Interesse) sind nicht zulässig von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit.
 - 3.2 Starts und Landungen zur Durchführung von Übungs-, Überprüfungs- und Trainingsflügen sind nicht zulässig von 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr Ortszeit.
 - 3.3 Landungen für alle Arten von Flügen sind nicht zulässig von 00.00 Uhr bis 05.00 Uhr Ortszeit.

Flughafen München

Die auf Seite 33 der Drucksache 16(16)23* getroffenen Aussagen sind bezüglich des Flughafens München nicht voll zutreffend. Dort gilt kein Bewegungskontingent sondern ein Lärmkontingent.

Zum Schutz der Anwohner vor nächtlichem Fluglärm gelten am Flughafen Nachtflugbeschränkungen. Der Flugbetrieb ist jeweils zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr beschränkt.

Am Flughafen München unterliegen die Nachtflugbewegungen in ihrer Gesamtheit einem Lärmkontingent. Für die Durchschnittsnacht eines Kalenderjahres ist das maximale Lärmvolumen für alle Starts und Landungen auf $N_{eq} = 105$ festgesetzt. Das Lärmvolumen besteht aus der Summe der nach Lärmauswirkungen gewichteten Start- und Landungszahlen. Die Gewichtung nach Lärmauswirkungen geschieht in der Weise, dass die Flugzeugtypen entsprechend ihrer Schallleistung in sechs Gruppen eingeteilt werden, wobei die Gruppe 3 die Standardgruppe darstellt, während sich die leiseren Flugzeuge in den Gruppen 1, 2 und 6, die lautereren in den Gruppen 4 und 5 befinden.

Für die Tagesrandzeiten gilt am Flughafen München folgende Regelung:

- Von 22.00 Uhr bis 23.30 Uhr dürfen
 - bis zu 28 Flugbewegungen im gewerblichen Linien- und Charterverkehr geplant werden. Bei Vorliegen eines besonderen Verkehrsinteresses dürfen Interkontinentalflüge auch bis 24.00 Uhr geplant werden;
 - Landungen (im Interkontinentalverkehr auch Starts) mit Flugzeugen von Luftfahrtunternehmen, die in München einen Schwerpunkt des Wartungsbetriebes unterhalten, durchgeführt werden;
 - Starts und Landungen mit Flugzeugen, die an jeder einzelnen Lärmmessstelle in der Umgebung des Flughafens München im Mittel keinen höheren Einzelschallpegel als 75 dB(A) erzeugen, stattfinden.

- Von 23.30 Uhr bis 24.00 Uhr dürfen verspätete Starts und Landungen durchgeführt werden, wenn der planmäßige Start oder die planmäßige Landung vor 22.00 Uhr bzw. vor 23.30 Uhr stattfinden sollte.
- Von 05.00 Uhr bis 06.00 Uhr dürfen
 - innerhalb der 28 planbaren Flüge im gewerblichen Linien- und Charterverkehr Landungen durchgeführt werden,
 - Starts zu Überführungsflügen und Landungen im Interkontinentalverkehr mit Luftfahrzeugen von Luftfahrtunternehmen, die in München einen Schwerpunkt des Wartungsbetriebes unterhalten, erfolgen,
 - Starts und Landungen mit Flugzeugen, die an jeder einzelnen Lärmmessstelle in der Umgebung des Flughafens München im Mittel keinen höheren Einzelschallpegel als 75 dB(A) erzeugen, stattfinden,
 - verfrühte Landungen durchgeführt werden, sofern die planmäßige Ankunftszeit nach 06.00 Uhr liegt.

Flughafen Nürnberg

Der Flughafen Nürnberg ist in der Übersicht der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V. in der Drucksache 16(16)23*, S. 33 nicht erfasst.

Zum Schutz der Anwohner vor nächtlichem Fluglärm gelten am Flughafen Nürnberg Nachtflugbeschränkungen. Der Flugbetrieb ist jeweils zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr beschränkt.

Die Nachtflugregelung für den Flughafen Nürnberg sieht für die Tagesrandzeiten folgende Regelung vor:

Starts und Landungen bei Verspätungen im Linienverkehr und im Bedarfsluftverkehr sind bis 23.00 Uhr zulässig. Sofern Starts und Landungen mit Flugzeugmustern durchgeführt werden, die in der jeweils geltenden Bonusliste des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) enthalten sind, gelten hierfür keine Einschränkungen während der Nachtzeit.

Flughafen Düsseldorf

Der Flughafen Düsseldorf ist in der Übersicht der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V. in der Drucksache 16(16)23*, S. 33 nicht erfasst.

Folgende Nachtflugregelungen bestehen am Flughafen Düsseldorf:

Startverbote

- 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) bis 06.00 Uhr für Strahlflugzeuge,
- 22.00 Uhr (21.50 Uhr off blocks) bis 06.00 Uhr für Propellerflugzeuge ohne Lärmzeugnis.

Landeverbote

- 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr für Propellerflugzeuge ohne Lärmzeugnis,
- 02.00 Uhr bis 06.00 Uhr für Strahlflugzeuge, die nicht auf der Bonusliste des BMVBS stehen,
- 23.00 Uhr bis 06.00 Uhr für Strahlflugzeuge Kapitel 3 Bonusliste.

Verspätungstoleranz für alle Fluggesellschaften bis 23.30 Uhr.

Für acht Fluggesellschaften mit Wartungsschwerpunkt am Flughafen Düsseldorf sind verspätete Landungen in der Zeit bis 0.00 Uhr und von 05.00 Uhr bis 06.00 Uhr zulässig.

Beschränkung der planbaren Landungen für die erste Nachtstunde (22.00 Uhr bis 23.00 Uhr): 25 in der Sommerflugplanperiode, 15 in der Winterflugplanperiode.

An den Flughäfen in NRW gelten keine Lärmkontingente.

Es gelten folgende Einschränkungen in den Tagesrandzeiten:

Start- und Landeverbote für Strahlflugzeuge Kapitel 2 und Non-Annex 16 von 06.00 Uhr bis 8.00 Uhr und 19.00 Uhr bis 22.00 Uhr.

Flughafen Köln/Bonn

Der Flughafen Köln/Bonn ist in der Übersicht der Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V. in der Drucksache 16(16)23*, S. 33 nicht erfasst.

Folgende Nachtflugregelungen bestehen am Flughafen Köln/Bonn:

- Nachtflugverbot (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) für Strahlflugzeuge, die nicht auf der Bonus-Liste des BMVBS stehen. Eine Übergangsregelung für vorhandene Strahlflugzeuge der Logistikunternehmen, die nicht auf der Bonus-Liste stehen, lief am 31. Oktober 2002 aus;
- Nachtflugverbot (22.00 Uhr bis 06.00 Uhr) für Propellerflugzeuge ohne Lärmzeugnis;
- Beschränkungen in der Nachtzeit (Start- und Landeverbote) für einzelne Bahnen (An- und Abflugbereiche).

Flughafen Leipzig/Halle

Es gelten folgende Nachtflugregelungen:

- 24-h-Betrieb mit Kapitel 3 Flugzeugen,
- keine Ausbildungs- und Übungsflüge nachts, an Sonn- und Feiertagen ganztägig,
- Ausnahme: mit Zustimmung der Behörde an Werktagen bis 23.00 Uhr bei Erfordernis für Erwerb oder Verlängerung der Nachtflugerlaubnis/-Berechtigung,
- Triebwerksprobeläufe bis Maximalpegel von 50 dB(A) außen und 35 dB(A) innen im Nachtschutzgebiet,
- keine Einschränkungen in den Tagesrandzeiten.

4. Hat die im Gesetzentwurf der Bundesregierung enthaltene Änderung des Luftverkehrsgesetzes eine Auswirkung sowohl auf bestehende als auch auf zukünftige Nachtflugverbote und sonstige aktive Lärmschutzmaßnahmen?

Wesentlicher Zweck des o. g. Gesetzentwurfs ist es, in der Umgebung der größeren Flugplätze bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit vor erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen. Der Gesetzentwurf sieht dazu unter anderem die Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen an Wohngebäuden und – beim Neubau und bei der wesentlichen baulichen Erweiterung eines Flugplatzes – Entschädigungen für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs vor. Die im o. g. Gesetzentwurf enthaltene Änderung des Luftverkehrsgesetzes hat keine Auswirkungen sowohl auf bestehende als auch auf zukünftige Nachtflugverbote und sonstige aktive Lärmschutzmaßnahmen.

Regelungen zu Nachtflugverboten und sonstigen aktiven Lärmschutzmaßnahmen enthält das Luftverkehrsrecht bereits, unter anderem durch die Möglichkeit der Einführung von lärmbedingten Betriebsbeschränkungen.

5. Für welche deutschen Verkehrsflughäfen gelten lärm differenzierte Landegebühren?

Flughafen Frankfurt/Main

Schon im Jahr 2001 wurde für den Flughafen FRA eine sog. Lärmkomponente der Start- und Landeentgelte eingeführt, deren Einteilung auf den mit der Fluglärm messanlage ermittelten Lärm daten basiert.

Flughafen München

Es gibt lärm differenzierte Landeentgelte. Das Landeentgelt bemisst sich dabei unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeugs (MTOM). Zudem ist am Verkehrsflughafen München bei Landung ein lärm orientiertes Grundentgelt zu entrichten.

Flughafen Nürnberg

Es gibt lärm differenzierte Landeentgelte am Flughafen Nürnberg. Das Landeentgelt bemisst sich dabei unabhängig von den jeweiligen Einsatzkriterien nach der höchsten, in den Zulassungsunterlagen verzeichneten Abflugmasse des Luftfahrzeugs (MTOM).

Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn

In Nordrhein-Westfalen gelten an allen Flughäfen lärm differenzierte Landeentgelte.

Flughafen Leipzig/Halle

Am Flughafen Leipzig/Halle gelten lärm differenzierte Landeentgelte nach den Annex 16 Lärmkategorien der ICAO bzw. nach der Bonusliste des BMVBS.

6. Plant die Bundesregierung auch im Hinblick auf die durch die Föderalismusreform nun größere gesetzgeberische Kompetenz beim Lärmschutz, eine bundeseinheitliche Regelung für die Einführung lärm differenzierter Landegebühren?

Wenn ja, welche Vorgaben sind geplant?

Wenn nein, weshalb nicht?

Die Lärmbelastung in der Umgebung der Verkehrsflughäfen in Deutschland ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Bevölkerungsstruktur und -dichte in Flughafennähe, geographische Randbedingungen usw.) sehr unterschiedlich. Somit ist es folgerichtig, für jeden Flughafen ein individuelles Lärmschutzkonzept unter Berücksichtigung verschiedener Optionen (lärm differenzierte Landeentgelte, Nachtflugbeschränkungen usw.) zu erstellen. Diesem Ansatz folgend, plant die Bundesregierung zurzeit keine bundeseinheitliche Regelung für die Einführung lärm differenzierter Landegebühren.

7. An welchen deutschen Verkehrsflughäfen haben Anwohner ab welchem wie berechneten Grenzwert einen Anspruch auf
- eine Entschädigung für die Belastung durch Fluglärm und/oder
 - eine Erstattung für Lärm mindernde Baumaßnahmen?
 - Welche Entschädigungs- und/oder Erstattungsregelungen gelten jeweils?

Flughafen München

Innerhalb des kombinierten Tag- und Nachtschutzgebietes haben die Hauseigentümer Anspruch auf Schallschutz. Schutzziel ist auf der Grundlage des Kriteriums einer sechsmaligen Überschreitung des Maximalpegels von 70 dB(A) außen die Verhinderung von höheren Einzelpegeln als 55 dB(A) im Rauminneren bei geschlossenen Fenstern. Vom Flughafenunternehmer sind die erforderlichen zusätzlichen baulichen Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Schallschutzlüfter) dem Hauseigentümer/Erbbauberechtigten zu erstatten.

Flughafen Nürnberg

Eigentümer und Erbbauberechtigte im Nachtschutzgebiet des Flughafens Nürnberg erhalten für dauerhaft genutzte Schlafräume vom Flughafenunternehmer Aufwendungsersatz für die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen. Kriterium für den Schutz ist, dass zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr bei geschlossenen Fenstern nicht mehr als sechsmal 55 dB(A) im Innenraum auftreten.

Darüber hinaus gilt für den Tagschutz im Tagschutzgebiet ein freiwilliges Schutzprogramm des Flughafenunternehmers. Schutzziel hierbei ist zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr die Vermeidung von mehr als zwölf Fluglärmereignissen über 55 dB(A) im Inneren von Aufenthaltsräumen.

Flughafen Düsseldorf

Am Flughafen Düsseldorf gelten folgende Regelungen:

- Erstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen im Tagschutzgebiet (Grenzwert: L_{eq3} 60 dB(A)),
- Erstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen an Schlafräumen im Nachtschutzgebiet (Grenzwert: L_{max} 8×71 dB(A)),
- Erstattung schallgedämmter Belüftungsgeräte in Schlafräumen innerhalb der Nacht-Kontur L_{eq3} 50 dB(A),
- Außenwohnbereichsentschädigung (Grenzwert: L_{eq3} 65 dB(A)).

Flughafen Köln/Bonn

- Auf Grundlage eines freiwilligen passiven Schallschutzprogramms Erstattung von baulichen Schallschutzmaßnahmen an Schlafräumen im Nachtschutzgebiet (Grenzwert L_{max} 6×75 dB(A)).

Flughafen Leipzig/Halle

Grenzwert für Entschädigung Fluglärmbelastung:

Übernahmeanspruch:

- L_{eq} 58,7 dB(A) nachts außen

Entschädigung Außenwohnbereich:

- L_{eq} 65 dB(A) tags außen.

Grenzwert für die Erstattung baulicher Schallschutz:

Tagschutzgebiet:

- Leq 60 dB(A) außen und Maximalpegel 19×82 dB(A) außen

Nachtschutzgebiet:

- DLR-Kriterium – im Mittel weniger als eine zusätzliche Aufwachreaktion unter Zugrundelegung einer Pegeldifferenz von innen/außen von 15 dB(A) (bei gekipptem Fenster) und 25 dB(A) bei geschlossenem Fenster und ausreichender Belüftung) unter Berücksichtigung eines Zuschlags von 1,4 dB auf jedes Fluggeräusch im Zeitraum zwischen 2.00 Uhr und 6.00 Uhr,
- bei besonders schutzbedürftigen Einrichtungen/Personen ist die Pegeldifferenz 28 dB(A),
- Maximalpegel im Mittel 1×80 dB(A) außen und >65 dB(A) innen.

Erweitertes Nachtschutzgebiet (unter Berücksichtigung Bodenlärm):

- Leq >30 dB(A) innen.

Erstattungs-/Entschädigungsregelungen:

Planfeststellungsbeschluss „Ausbau des Verkehrsflughafens Leipzig/Halle Start-/Landebahn Süd mit Vorfeld“ vom 4. November 2004

Änderungsplanfeststellungsbeschluss vom 9. Dezember 2005.

Aufgrund der in dem o. g. Gesetzentwurf vorgesehenen Änderung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm werden in diesem Gesetz zukünftig abschließend für alle in seinen Anwendungsbereich fallenden Flughäfen und Flugplätze Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen geregelt. Gleiches gilt entsprechend für Ansprüche auf Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs beim Neu- und Ausbau von Flughäfen und Flugplätzen. Die Erstattungs- und Entschädigungsregelungen sollen durch Rechtsverordnung konkretisiert werden.