

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta,
Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/5157 –**

Fluglärm im Luftverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach neuesten Zahlen des Umweltbundesamtes sind knapp 800 000 Menschen in Deutschland direkt von Fluglärm betroffen. Trotz massiv steigender Flugpassagierzahlen ist jedoch keine signifikante Zunahme von Fluglärm zu verzeichnen. Durch Effizienzsteigerungen im Betriebsablauf und dem Einsatz größerer Flugzeuge ist es der Luftverkehrsbranche gelungen, das Wachstum der Flugbewegungen vom Passagieranstieg zu entkoppeln (vgl. www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-07-17_texte_56-2017_fluglaermbericht_v2.pdf; www.adv.aero/wp-content/uploads/2018/10/Flugl%C3%A4rm-im-Blick.pdf). Zur Verbesserung der Situation werden die Betroffenen sowohl aktiv als auch passiv geschützt. Die Entwicklung neuerer und immer leiserer Antriebstechniken schreitet derweil stetig voran. Dennoch kommt es immer wieder vor, dass sich in Flughafennähe Anwohneranzeigen häufen. Dies lässt sich zum Teil auch darauf zurückführen, dass in den vergangenen fünf Jahrzehnten eine intensive Siedlungsflächenentwicklung stattgefunden hat (Schlussbericht zur Studie: Siedlungsflächenentwicklung im Flughafenumfeld Raumanalysen, Akteursinteressen und Handlungsoptionen, Aachen/Bonn, 2017). Da derzeit die Evaluation des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) ansteht, tun sich einige Fragen auf.

1. Welche neuen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung in der Lärmwirkungsforschung vor, die für eine Evaluation der Lärmschutzgesetzgebung hinzugezogen werden?

Derzeit befindet sich der Entwurf des Berichts der Bundesregierung nach § 2 Absatz 3 des Fluglärmsgesetzes zur Evaluation des im Jahr 2007 novellierten Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmsgesetz) in der Ressortabstimmung. Im Bericht nach § 2 Absatz 3 des Fluglärmsgesetzes sollen nach jetzigem Planungsstand exemplarisch wesentliche Ergebnisse der im Jahr 2015 abgeschlossenen NORAH-Studie („Noise-Related Annoyance, Cognition, and Health“) und Empfehlungen der im Jahr 2009 herausgegebenen „Night Noise Guidelines for Europe“ des Europabüros der Weltgesundheitsorganisation (WHO) dargestellt wer-

den. Die von der WHO am 10. Oktober 2018 vorgestellten „Environmental Noise Guidelines for the European Region“ konnten bei der Erarbeitung des Berichtsentwurfs nicht mehr berücksichtigt werden.

2. Wie bewertet die Bundesregierung die Entwicklung der Lärmwirkungsfor- schung seit der Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm im Jahr 2007?

Die Ergebnisse der verschiedenen neueren Lärmwirkungsstudien, die seit dem Jahr 2007 veröffentlicht wurden, bestätigen, dass hohe Lärmbelastungen negative Auswirkungen auf die betroffenen Bürgerinnen und Bürger haben. Die Bewertung der berührten Sachverhalte und darauf aufbauende Erwägungen sind Gegenstand des Berichts nach § 2 Absatz 3 des Fluglärmgesetzes, der sich derzeit in der Ressortabstimmung befindet.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die Effektivität des Lärmschutzgesetzes seit der Novellierung im Jahr 2007?

Das im Jahr 2007 novellierte Fluglärmgesetz trifft Regelungen zum passiven Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen sowie zu abgestuften Baubeschränkungen in den Lärmschutzbereichen der größeren zivilen und militärischen Flugplätze. Wegen des erhöhten Zeitbedarfs für die Festsetzung der neuen Lärmschutzbereiche und wegen der Fünf-Jahres-Regelung des § 9 des novellierten Gesetzes für das Entstehen von Erstattungsansprüchen in den äußeren Teilen der Tag-Schutzzone 1 und der Nacht-Schutzzone ist der Vollzug des baulichen Schallschutzes bei vielen Lärmschutzbereichen bislang noch nicht abgeschlossen. Auf der Grundlage des bisherigen Vollzugstandes des novellierten Fluglärmgesetzes ist daher noch keine umfassende und abschließende Bewertung aller Auswirkungen des Gesetzes, insbesondere der baulichen Schallschutzmaßnahmen möglich.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Siedlungsflächenentwicklung im Flughafenumfeld vor dem Hintergrund des FluLärmG?
5. Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung bezüglich Nachverdichtungen, Lückenschließungen und Arrondierungen vorhandener Siedlungskerne sowie Neuausweisung von Bauflächen in unmittelbarem Flughafenumfeld und im Siedlungsbeschränkungsgebiet außerhalb der Luftverkehrsregelgebung?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Regelungen des novellierten Fluglärmgesetzes zu abgestuften Bauverböten und Baubeschränkungen in den Lärmschutzbereichen dienen dem vorbeugenden Lärmschutz, der Vermeidung künftiger Lärmkonflikte und der Sicherung von Freiräumen um die Flugplätze. Mit den abgestuften Bau- und Planungsbeschränkungen des novellierten Fluglärmgesetzes und den an gesetzlich geregelte Voraussetzungen geknüpften Ausnahmemöglichkeiten werden zudem die Belange der von den Beschränkungen betroffenen Gemeinden berücksichtigt, deren Gebiet von einem Lärmschutzbereich ganz oder in relevanten Teilen erfasst wird. In Ergänzung zu den Regelungen des Fluglärmgesetzes, mit denen die Errichtung von baulichen Anlagen für lärmempfindliche Nutzungen im Flugplatzumland

eingeschränkt wird, kommen nach § 13 Absatz 2 des Fluglärmsgesetzes insbesondere auch Vorgaben auf der Ebene der Raumordnung und Landesplanung in Betracht.

Auf die Antwort zu Frage 2 wird ergänzend verwiesen.

6. Welche Auswirkungen hätte eine Gesetzesänderung nach Einschätzung der Bundesregierung auf bestehende Planfeststellungsverfahren an Flughäfen?

Die Bundesregierung nimmt zu hypothetischen Fragen keine Stellung.

7. Ist aus Sicht der Bundesregierung eine Belästigung bei Fluglärm bereits ausreichend, um Einschränkungen wirksam zu machen?

Zweck des Fluglärmsgesetzes ist es, in der Umgebung von Flugplätzen bauliche Nutzungsbeschränkungen und baulichen Schallschutz zum Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm sicherzustellen (§ 1 des Fluglärmsgesetzes). Regelungen zum aktiven Schallschutz durch betriebliche oder betriebsbeschränkende Maßnahmen sind nicht Gegenstand des Fluglärmsgesetzes, sondern des Luftverkehrsgesetzes.

8. Nach welchen objektiven Kriterien bewertet die Bundesregierung belästigenden Fluglärm?

Lärmbedingte Belästigungen sind das Ergebnis kognitiver Auseinandersetzung mit Geräuschen. In wissenschaftlichen Studien wird die Lärmbelästigung von Menschen, die bestimmten Geräuschbelastungen ausgesetzt sind, anhand standardisierter Frageformulierungen und Antwortformate erhoben. Die Ergebnisse werden in Form von Dosis-Wirkungs-Relationen dargestellt. Diese dienen als eine von zahlreichen Erkenntnisquellen für die Bewertung von Geräuschimmissionen aus den verschiedenen Quellenarten.

