

Der Bundesminister für Verkehr

L 5 – 509 – 2028 G/67

Bonn, den 26. Juli 1967

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Betr.: **Nächtlicher Fluglärm**

Bezug: **Kleine Anfrage der Abgeordneten Dichgans, Stingl,
Prinz zu Sayn-Wittgenstein-Hohenstein und Genossen
– Drucksache V/2015 –**

Die Anfrage wird im Einvernehmen mit dem Bundesminister
für Gesundheitswesen wie folgt beantwortet:

1. Wieviel Einwohner wohnen bei den einzelnen deutschen Flughäfen in der Lärmzone I gemäß der Definition in § 2 des Entwurfs des Fluglärmggesetzes?

Auf Grund von Angaben der in Betracht kommenden Gemeindebehörden wurde nach dem Stand von 1965 die Einwohnerzahl in der Lärmzone 1 gem. § 2 des Entwurfs eines Fluglärmggesetzes wie folgt ermittelt:

Flughafen Bremen	700
Flughafen Düsseldorf	7 300
Flughafen Frankfurt	3 000
Flughafen Hamburg	14 300
Flughafen Hannover	2 800
Flughafen Köln-Bonn	–
Flughafen München	9 000
Flughafen Nürnberg	100
Flughafen Stuttgart	400
Summe	37 600.

2. Wie oft wird in diesen Lärmzonen I in der Nachtzeit von 22.00 Uhr bis 7.00 Uhr durch Fluglärm die Lärmgrenze überschritten, die im übrigen als zulässige nächtliche Lärmgrenze in Wohngebieten angesehen wird?

Das Lärmschutzrecht des Bundes und der Länder enthält zur Zeit noch keine Vorschriften über die Grenzen des unzumut-

baren Lärms. Die Verwaltungspraxis und die Rechtsprechung stützen sich bei ihren Entscheidungen auf die VDI-Richtlinie 2058 – Beurteilung und Abwehr von Arbeitslärm. Die dort für den gewerblichen Bereich für das Mischgebiet festgelegten Immissionsrichtwerte – tagsüber 60 dB (A), nachts 45 dB (A) – werden von startenden Luftfahrzeugen in Lärmzone I in nahezu allen Fällen überschritten.

Da VDI-Richtlinie 2058 jedoch für schwankende Lärmpegel kein Bewertungsverfahren enthält, stützt sich der Entwurf des Fluglärm-Gesetzes auf das im Auftrag des Bundesministers für Gesundheitswesen erstellte sogenannte „Göttinger Fluglärmgutachten 1965“. Die in diesem Gutachten angesprochenen äquivalenten Dauerschallpegel $Q = 72$ dB (A) bzw. $Q = 67$ dB (A) markieren lediglich die Grenzen von Planungszonen.

Die Zahl der planmäßigen Nachtstarts an den einzelnen Flughäfen beträgt z. Z. wöchentlich (Starts von Strahlflugzeugen in Klammern):

Flughafen Bremen	18	(6)
Flughafen Düsseldorf	23	(—)
Flughafen Frankfurt	115	(81)
Flughafen Hamburg	25	(19)
Flughafen Hannover	19	(7)
Flughafen Köln-Bonn	14	(13)
Flughafen München	14	(13)
Flughafen Nürnberg	6	(6)
Flughafen Stuttgart	23	(9).

3. Wie verteilen sich die Fälle der Überschreitungen auf die verschiedenen Lärmstufen (Phon und Dezibel)?

Zur Höhe der Überschreitungen können keine Zahlen angegeben werden, da der Schallpegel abhängig ist von Startrichtung, Flugweg, Flughöhe, Wetterlage, Abstand und Lage des Beobachtungspunktes zur Startbahn, Flugzeugtyp und vielen anderen Faktoren. Der Schallpegel eines Strahlflugzeuges, das mit dem üblichen Steigwinkel startet, beträgt beim Überfliegen eines Punktes in 3 km Entfernung vom Ende der Startbahn etwa 100 dB (A) bis 105 dB (A).

4. In wie vielen der in Nummer 3 zu behandelnden Fälle wird die laufende Umstellung von Kolbenmaschinen auf Düsenmaschinen in den kommenden Jahren eine Erhöhung des nächtlichen Fluglärms bringen, und wie werden sich die Fälle der Überschreitung am Ende der Entwicklung auf die verschiedenen Lärmstufen verteilen?

Die Deutsche Lufthansa wird bis Ende 1969 ihre gesamte Transportflotte auf Strahlflugzeuge umgestellt haben. Dieser Trend ist auch bei anderen Gesellschaften zu beobachten. Der durch Düsenmaschinen erzeugte Lärmpegel liegt um rund 10 dB (A)

über dem von Flugzeugen mit Kolbenmotoren. Hinsichtlich der absoluten Lärmstärke gilt das unter Punkt 3 Gesagte. Für den Flughafen Düsseldorf darf ich auf das dort bestehende Nachtstartverbot für Düsenflugzeuge hinweisen.

5. Wie werden sich in den nächsten Jahren die Zahlen der Nachtstarts und -landungen wegen der Ausweitung des Verkehrs voraussichtlich vermehren?

Man rechnet in der nahen Zukunft mit einer jährlichen Zunahme von ca. 20 % im Frachtflugverkehr und ca. 7 % im Postverkehr. Entsprechend wird die Zunahme der Nachtflüge um rund 10 % bis 13 % jährlich einzuschätzen sein.

Diese Zahlen können jedoch, wie alle derartigen Prognosen, nur mit Vorbehalt genannt werden.

Georg Leber