

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Drabiniok, Hecker und der Fraktion  
DIE GRÜNEN  
— Drucksache 10/259 —**

**Lärmbelastung durch Fluglärm, insbesondere während der Nacht**

*Der Bundesminister für Verkehr – L 15/14.86.13 – hat mit Schreiben vom 1. August 1983 die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen und dem Bundesminister des Innern wie folgt beantwortet:*

1. Gibt es medizinische, soziologische und sozialpsychologische Untersuchungen der Auswirkungen der Lärmbelastungen und der dadurch hervorgerufenen volkswirtschaftlichen Kosten im Umland deutscher Verkehrsflughäfen, oder sind solche Untersuchungen geplant?

Die Auswirkungen von Fluglärm auf die Bevölkerung in der Umgebung von Verkehrsflughäfen sind – insbesondere im letzten Jahrzehnt – im In- und Ausland eingehend untersucht worden. Die umfassendsten Ergebnisse lieferte eine großangelegte Fluglärmstudie von 1974, die von der Deutschen Forschungsgemeinschaft gefördert wurde. Ein interdisziplinäres Team anerkannter Wissenschaftler untersuchte medizinische, sozialwissenschaftliche, psychologische, arbeitsmedizinische und akustische Aspekte der Auswirkung von Fluglärm auf den Menschen. Die Studie wurde modellhaft an den Verkehrsflughäfen München und Hamburg durchgeführt. Ihre wesentlichen Ergebnisse sind nach wie vor gültig.

Weitere Untersuchungen der letzten Jahre haben spezielle Probleme der Fluglärmelastung zum Gegenstand wie zum Beispiel die Störwirkung des Flugbetriebs an Verkehrslandeplätzen und das Verhältnis der Störwirkung des Fluglärmes zu derjenigen anderer Lärmarten.

Von den durch Fluglärm verursachten volkswirtschaftlichen Kosten lassen sich diejenigen Beträge genau beziffern, die von den Haltern der Verkehrsflughäfen und von der Bundesregierung als Halter der militärischen Flugplätze im Zusammenhang mit der Durchführung des Fluglärmgesetzes zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ausgegeben worden sind: insgesamt wurden an Verkehrsflughäfen und militärischen Flugplätzen bislang über 680 Millionen DM für Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des geltenden Fluglärmrechts sowie für freiwillige flankierende Maßnahmen ausgegeben. In welchem Umfang Beeinträchtigungen von Wohlbefinden und Gesundheit bei der Bevölkerung in der Umgebung der Verkehrsflughäfen tatsächlich vorliegen und wie solche Erscheinungen volkswirtschaftlich quantifiziert werden können, ist nach dem derzeitigen Stand der Erkenntnisse nicht zu beantworten.

2. Beabsichtigt die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, daß die gegenwärtigen Lärmrichtlinien des ICAO-Annex-16 verschärft werden?

Die Bundesregierung wird sich weiterhin im Rahmen des technisch Realisierbaren für eine Verschärfung der ICAO-Annex-16-Forderungen einsetzen.

3. Bestehen Absichten, die gegenwärtigen Ausnahmeregelungen bei Nachtflugbeschränkungen für ICAO-Annex-16-Flugzeuge in Zukunft aufzuheben?

Der Bundesregierung sind entsprechende Absichten der für die Regelung der Nachtflugbeschränkungen zuständigen Länder nicht bekannt.

Siehe hierzu auch die Antwort zu Frage 10.

4. Wie hoch ist der Anteil der Nachtluftpost an der gesamten Postbeförderung in der Bundesrepublik Deutschland?

Über das Nachtluftpostnetz werden nur gewöhnliche und eingeschriebene Briefe, Postkarten, Briefdrucksachen und Postanweisungen befördert. Das Verhältnis dieser Sendungen zu den im Inland insgesamt beförderten Briefsendungen beträgt etwa eins zu zehn.

5. Welche Kosten verursacht die Nachtluftpost im Vergleich zur Beförderung der gleichen Postmenge per Bahn?

Im Jahr 1982 hat die Deutsche Bundespost für die Beförderung von Postsendungen über das Nachtluftpostnetz insgesamt rund

50 Millionen DM an die Fluggesellschaften Deutsche Lufthansa und PanAm (für die Berlin-Flüge) gezahlt.

Für die Beförderung der gleichen Menge an zuschlagfreier Post auf dem Schienenweg würden rund 8 Millionen DM (geschätzt) an reinen Transportkosten aufkommen. Hinzu käme ein etwa in der gleichen Größenordnung liegender Betrag für die in diesem Fall erforderliche Unterwegsbearbeitung eines Teils der Sendungen.

6. Welche Gebiete der Bundesrepublik Deutschland könnten bei Umstellung auf Bahnnachpost die Post nicht mehr am Tage nach der Einlieferung erhalten?

Bei Wegfall des Nachluftpostnetzes könnten Briefsendungen, die in den späten Nachmittagsstunden, insbesondere nach den allgemeinen Geschäftsschlußzeiten, in den peripher gelegenen Teilen des Bundesgebietes (dazu gehören in diesem Zusammenhang beispielsweise Schleswig-Holstein, Ostfriesland, der Bodenseeraum, der Bayerische Wald und das Voralpengebiet) eingeliefert werden, und die für Empfänger in anderen Randlagen bestimmt sind, nicht mehr am folgenden Werktag zugestellt werden.

7. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Verminderung der Postmenge durch Einführung der elektronischen Fernkommunikation ein, und wie wird in diesem Zusammenhang die Notwendigkeit des Nachpostverkehrs gesehen?

Die Verminderung der Postmenge durch die Einführung der elektronischen Fernkommunikation kann zur Zeit auch nicht annähernd geschätzt werden. Die Bundesregierung geht allerdings davon aus, daß auch nach der Einführung der elektronischen Fernkommunikation das Bedürfnis nach eiliger Übermittlung körperlicher Nachrichten fortbestehen und daher auch der Betrieb des Nachluftpostnetzes aus den unter Frage 6 dargelegten Gründen weiterhin notwendig sein wird.

8. Wie verträgt es sich mit dem angeblichen „Gleichbehandlungsgrundsatz“ der Postkunden – der als Begründung für die Nachluftpost angegeben wird –, daß Briefe im Nahbereich oft zwei und mehr Tage unterwegs sind?

Die Beförderung der eiligen Briefpost (das sind Briefe, Postkarten und Briefdrucksachen) ist so organisiert, daß die Sendungen bei rechtzeitiger Einlieferung zu den jeweils bestehenden Verkehrsverbindungen im gesamten Bereich der Deutschen Bundespost am nächsten Werktag bei den Empfängern eintreffen. Soweit es im Einzelfall zu längeren Laufzeiten kommt, handelt es sich um Unregelmäßigkeiten, die auf externe Einflüsse (z. B. Störungen im Straßen-, Schienen- oder Luftverkehr) oder auf Verteilfehler einzelner Mitarbeiter zurückzuführen und gleichermaßen im Nahbereich und im Fernbereich zu verzeichnen sind. Insoweit kann von Ungleichbehandlung keine Rede sein.

9. Ist die Bundesregierung bereit, analog diesem „Gleichbehandlungsgrundsatz“ bei der Post den Bürgern auch einen Gleichbehandlungsgrundsatz bei der nächtlichen Lärmbelastung zuzubilligen?

Die Deutsche Bundespost ist bestrebt, die mit dem Betrieb des Nachluftpostnetzes verbundene Lärmbelastung für alle Bürger so gering wie möglich zu halten. Die auf dem Nachluftpostnetz eingesetzten Flugzeuge der Lufthansa entsprechen ausnahmslos den Lärmrichtlinien des ICAO-Anhangs 16.

10. Welche Schritte plant die Bundesregierung, um die nächtliche Lärmbelastung der Flughafenwohner in der Bundesrepublik Deutschland weiter zu senken?

Die Bundesregierung plant keine Änderung des Flughafen-Genehmigungsrechtes zum Zweck der nächtlichen Fluglärmreduzierung.

Eine Verringerung der gesamten Lärmbelastung an Flughäfen wird vor allem durch die Ablösung älterer Flugzeuge durch neue lärmarme Muster zu erreichen sein. Die Ausnahme von sog. ICAO-Anhang-16-Flugzeugen von einzelnen Nachtflugbeschränkungen der Verkehrsflughäfen dient als Anreiz für die Luftverkehrsunternehmen, ihre Flotten vorzeitig auf leise Flugzeuge umzustellen, damit die Lärmreduzierung den Flughafenwohnern auch am Tag zugute kommt. Die gleiche Zielsetzung hat die geltende Gebührenermäßigung für leise Flugzeuge. Dieses Verfahren hat sich bewährt. Gegenwärtig erfüllen rd. 90 v. H. der Lufthansa-Flotte den Anhang 16. Von allen Strahlflugzeugen, die auf den deutschen Verkehrsflughäfen starten und landen, beträgt der entsprechende Anteil inzwischen rd. 75 v. H. Ab 1987 dürfen Strahlflugzeuge ohne ICAO-Lärmzulassung von deutschen Luftverkehrsgesellschaften grundsätzlich nicht mehr eingesetzt werden.

11. Ist es der Bundesregierung bekannt, daß die Lufthansa ihre ehemaligen Nachfrachtdienste mit der Boeing 727C aus Kostengründen auf LKW-Verkehr umgestellt hat und daß die Nachfrachtdienste mit der B737C ebenfalls umgestellt werden sollen, diese Maßnahme jedoch nur wegen der Unverkäuflichkeit der Maschinen bisher nicht durchgeführt wurde, und wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, daß also einzig und allein aus betriebswirtschaftlichen Gründen einer Firma den Bürgern eine durchaus vermeidbare Lärmbelastung zugemutet wird?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß die Deutsche Lufthansa aus Kostengründen dazu übergegangen ist, die nächtlichen Frachtdienste auf LKW-Verkehr umzustellen. Im Verkehr innerhalb der Bundesrepublik Deutschland gibt es daher keine nächtlichen Frachtflüge mehr. Im europäischen Bereich sind dem sog. Luftfrachtersatzverkehr auf der Straße durch geographische Gegebenheiten (Meer, Alpen) sowie bei größeren Entfernungen durch Verlust des den Luftverkehr auszeichnenden Zeitvorteils Grenzen gesetzt. Bis auf eine geringe Zahl von Nachtfrachtflügen nach

Großbritannien, Skandinavien, Italien und Spanien sind aber auch hier alle anderen Verbindungen auf LKW-Verkehr umgestellt.

Der Vorstand der DLH ist aktienrechtlich verpflichtet, betriebswirtschaftlich zu denken und zu handeln. Für die Bundesregierung liegen gegenwärtig keine übergeordneten Gründe vor, schadensersatzpflichtig korrigierend einzutreten.





---

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67

Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51

ISSN 0722-8333