

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Monika Ganseforth, Klaus Barthel, Wolfgang Behrendt, Friedhelm Julius Beucher, Rudolf Bindig, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Marion Caspers-Merk, Dr. Marliese Dobberthien, Elke Ferner, Lothar Fischer (Homburg), Gabriele Fograscher, Arne Fuhrmann, Günter Gloser, Angelika Graf (Rosenheim), Dr. Barbara Hendricks, Dr. Liesel Hartenstein, Monika Heubaum, Uwe Hirsch, Frank Hofmann (Volkach), Brunhilde Irber, Susanne Kastner, Horst Kubatschka, Robert Leidinger, Klaus Lennartz, Dr. Christine Lucyga, Ulrike Mascher, Christoph Matschie, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Michael Müller (Düsseldorf), Jutta Müller (Völklingen), Günter Oesinghaus, Leyla Onur, Georg Pfannenstein, Karin Rehbock-Zureich, Siegfried Scheffler, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Walter Schöler, Dietmar Schütz (Oldenburg), Richard Schuhmann (Delitzsch), Reinhard Schultz (Everswinkel), Dr. Angelica Schwall-Düren, Erika Simm, Ludwig Stiegler, Dr. Bodo Teichmann, Jella Teuchner, Uta Titze-Stecher, Hildegard Wester, Berthold Wittich
— Drucksache 13/435 —

Verringerung der Lärmbelastung durch Privatflugzeuge

Der zunehmende Flugverkehr wird von immer mehr Menschen als äußerst große Belastung empfunden, was sich in ständig stärker werdenden Protesten der Bevölkerung zeigt. Gerade an Wochenenden ist das Ruhebedürfnis der Bevölkerung besonders berechtigt. Dem wird durch vielfältige Verbote und Einschränkungen bereits Rechnung getragen.

Während in vielen Verkehrsbereichen z. B. Sonntagsfahrverbote für LKW, Motorbootfahrverbote oder andere Einschränkungen bestehen, ist die Lärmbelastung durch den Hobby-, Sport- und Freizeitflugverkehr besonders auf die Samstage, die Sonn- und Feiertage und die Abendstunden konzentriert und unterliegt keinerlei Beschränkungen. Eine Minderheit von Privatfliegern setzt mit ihrem Hobby oder ihrer Art zu reisen die Mehrheit der Bevölkerung großen Lärmbelästigungen aus.

Auch wenn die Entwicklung zur Schalldämmung fortschreitet, so kommt sie den Menschen nur zugute, wenn das laute Fluggerät nachgerüstet oder ausgemustert wird und die Zahl der Flugzeuge und Flugbewegungen nicht weiter zunimmt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 14. März 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie viele öffentliche Landeplätze, die von der allgemeinen Luftfahrt für gewerbliche Flüge und motorisierte Freizeitaktivitäten genutzt werden, gibt es – aufgeschlüsselt nach Bundesländern?

In Deutschland sind 157 genehmigte Landeplätze des allgemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplätze) im Luftfahrthandbuch Teil Visual Flight Rule (VFR) veröffentlicht. Sie unterliegen somit einer Betriebspflicht.

Aufteilung nach Bundesländern:

Baden-Württemberg	16
Bayern	24
Brandenburg	10
Bremen	1
Hessen	7
Mecklenburg-Vorpommern	5
Niedersachsen	25
Nordrhein-Westfalen	23
Rheinland-Pfalz	14
Saarland	2
Sachsen	12
Sachsen-Anhalt	4
Schleswig-Holstein	10
Thüringen	4

2. Wie viele Militärflugplätze, auf denen z. B. am Wochenende Flugsportgruppen starten und landen, gibt es – aufgeschlüsselt nach Bundesländern?

Auf insgesamt 38 Militärflugplätzen werden neben dem militärischen Flugbetrieb andere fliegerische Aktivitäten ausgeübt.

Im einzelnen:

Schleswig-Holstein	5
Niedersachsen	6
Nordrhein-Westfalen	7
Rheinland-Pfalz	4
Baden-Württemberg	3
Bayern	11
Mecklenburg-Vorpommern	2

3. Für wie viele Flugplätze (absolut und in Prozent) gilt die „Verordnung über die zeitliche Einschränkung mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen“ (LandeplatzVO), und beabsichtigt die Bundesregierung, diese Verordnung auch auf Flugplätze mit weniger als 20 000 Starts und Landungen auszudehnen?

Die „Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen“ schränkt den Flugbetrieb derzeit an 56 Landeplätzen ein, das sind 35,7 % aller in Deutschland für den allgemeinen Verkehr zugelassenen Landeplätze.

Die Verordnung gilt grundsätzlich für Landeplätze mit 20 000 und mehr Bewegungen motorgetriebener Luftfahrzeuge im vorausgegangenen Kalenderjahr. Nach § 2 Abs. 2 der Verordnung können die Länder weitere Landeplätze den Einschränkungen der Verordnung unterwerfen. Die Möglichkeit, den Flugbetrieb auch auf weiteren Landeplätzen einzuschränken, soll in einer novellierten Verordnung erhalten bleiben.

4. Wann wird die Bundesregierung die LandeplatzVO von 1976 novellieren?

Wird sie zumindest für die motorisierte Hobby-, Sport- und Freizeitfliegerei einschließlich der Ultra-Leichtflugzeuge zu den Ruhezeiten und an den Wochenenden eine Höchstzahl der Starts und Landungen festlegen?

Eine Initiative für die Novellierung der LandeplatzVO ging vom Bundesrat – BR-Drucksache 624/92 (Beschluß) vom 6. November 1992 – aus. Neben den Forderungen aus dem Bundesratsbeschluß werden die bisher nicht erfaßten Kapitel X-Flugzeuge in die Überarbeitung aufgenommen. Eine novellierte Verordnung befindet sich in der Endabstimmung des nach § 32 Abs. 15 und Abs. 18 LuftVG zuständigen Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und des Bundesministeriums für Verkehr. Es ist vorgesehen, daß solche Flugzeuge unter die zeitlichen Einschränkungen fallen, die keine erhöhten Schallschutzanforderungen erfüllen. Ein generelles Flugverbot oder eine Festschreibung von Bewegungszahlen ist nicht vorgesehen.

5. Gibt es für alle Regionalflughäfen detaillierte Vorschriften für die Start- und Landeprozeduren, und wie könnten diese im Sinne des Lärmschutzes verbessert werden?

Der Begriff „Regionalflughafen“ ist rechtlich nicht bestimmt. Er wird als Arbeitsbegriff für diejenigen Flugplätze genutzt, für die ein Bedarf von Flugsicherungsbetriebsdiensten und flugsicherungstechnischen Einrichtungen vom Bundesministerium für Verkehr nicht anerkannt wird, an denen jedoch mit der Einrichtung einer Flugplatzkontrolle und der sonstigen technischen Einrichtungen auf Kosten und zu Lasten des Flugplatzunternehmers ein Flugbetrieb nach Instrumentenflugregeln aufgenommen wurde.

An sämtlichen Regionalflughäfen sind lärmarme An- und Abflugverfahren für Flüge nach Instrumenten- und Sichtflugregeln festgelegt. Bei Vorliegen entsprechender Gründe können die Verfahren, soweit Sicherheitsgründe nicht entgegenstehen, auch geändert werden.

6. Wie viele Jahre bleiben Kleinflugzeuge etwa in Betrieb (getrennt für ein- und zweimotorige Flugzeuge)?

Die Mehrzahl der Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt werden privat genutzt. Geringe Flugstunden und andere wirtschaftliche

Erwägungen führen zu einer sehr langen Nutzung und damit zu einer vergleichsweise langen durchschnittlichen Lebensdauer der Flugzeuge von bis zu 27 Jahren bei zweimotorigen und bis 35 Jahre bei einmotorigen Flugzeugen, wobei einzelne Flugzeugklassen unterschiedliche, durchschnittliche Lebensdauer erreichen.

7. Wie groß ist das durchschnittliche Alter der sich in Betrieb befindlichen Kleinflugzeuge (getrennt für ein- und zweimotorige Flugzeuge)?

Das durchschnittliche Alter der in Betrieb befindlichen Flugzeuge schwankt je nach Klasse zwischen zehn und 22 Jahren.

Luftfahrzeugklasse	Mittleres Alter der Flugzeuge in Jahren
Flugzeuge von 5,7 bis 14 t	10
Flugzeuge von 2 bis 5,7 t mehrmotorig	16
Flugzeuge von 2 bis 5,7 t einmotorig	16
Flugzeuge unter 2 t mehrmotorig	17
Flugzeuge unter 2 t einmotorig	22
Hubschrauber	12
Motorsegler	12

8. Wie ist der Stand der Technik bei der Lärminderung für Kleinflugzeuge (z. B. Propeller, Abgasschalldämpfer)?
Wie hoch ist der Anteil der Flugzeuge, die über diesen erhöhten Schallschutz verfügen?

Die Lärmemissionen von Propellerflugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt können grundsätzlich durch die Verwendung von Mehrblattpropellern und Abgasschalldämpfern vermindert werden. Erhöhte Schallschutzanforderungen sind zur Zeit für die nach Kapitel VI¹⁾ lärmvermessenen Flugzeuge definiert. Mit der novellierten LandeplatzVO werden erhöhte Schallschutzanforderungen auch für Kapitel X²⁾-Flugzeuge eingeführt. Von den Kapitel VI-Flugzeugen erfüllen

1) Kapitel VI der Lärmschutzanforderungen für Luftfahrzeuge (LSL) – Lärmessung im Überflug.

2) Kapitel X der Lärmschutzanforderungen für Luftfahrzeuge (LSL) – Lärmessung im Steigflug.

unter 2 t mehrmotorig	31 %
unter 2 t einmotorig	10,6 %
Motorsegler	34,8 %

erhöhte Schallschutzanforderungen.

9. Welche alternativen Motorkonzepte gibt es, und warum gelingt ihnen nicht der Durchbruch?

Die Lärmemissionen sind weniger vom Motorkonzept als von anderen Komponenten (Propeller, Abgasschalldämpfer) abhängig. Die Frage alternativer Motorenkonzepte stellt sich nicht unter Lärmgesichtspunkten.

10. Reichen die derzeitigen internationalen Richtlinien aus, um einen wirksamen Lärmschutz zu gewährleisten, und ist die Bundesregierung bereit, in den internationalen Gremien für eine Verschärfung der Richtlinien einzutreten?

Grundlage für die Berechnung der Lärmgrenzwerte ist der Anhang 16, Volume I zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt (ICAO-Abkommen). Bei den Propellerflugzeugen mit höchstzulässiger Startmasse bis 9 000 kg und Motorseglern (Kapitel VI und Kapitel X) hat die Bundesregierung bei Übernahme der Verfahren für die Berechnung der Lärmgrenzwerte in nationales Recht die Lärmgrenzwerte um 3 bis 8 dB (A) (masseabhängig) abgesenkt. Damit hat Deutschland neben Österreich und der Schweiz die strengsten Lärmgrenzwerte in Europa.

Die Bundesregierung ist bemüht, die nationalen Grenzwerte bei Harmonisierungsbestrebungen innerhalb der EU als Standard durchzusetzen, zumindest aber als nationale Abweichungen beizubehalten. Darüber hinaus wird die Bundesregierung bemüht bleiben, die Lärmgrenzwerte den technischen Entwicklungen anzupassen.

11. Wie wird sichergestellt und überwacht, daß die Kleinflugzeuge zur Verringerung der Lärmemissionen nachgerüstet werden?

Für die in Betrieb befindlichen Flugzeuge besteht keine Pflicht zur Nachrüstung. Wird ein Flugzeug erneut zum Verkehr zugelassen oder am Flugzeug eine nach der Prüfordnung für Luftfahrtgerät (LuftGerPO) zulassungspflichtige Änderung vorgenommen, muß das Flugzeug die jeweils aktuellsten Bedingungen der Lärmschutzforderungen erfüllen.

12. Wie beurteilt es die Bundesregierung, wenn die Überwachung der Schallschutzmaßnahmen durch öffentlich-rechtliche Stellen (z.B. TÜV) übernommen würde?

Da bei technischen Änderungen nach der LuftGerPO das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) ohnehin einzuschalten ist, erübrigt sich die Überwachung durch andere Stellen. Im übrigen dürfen zur Schallminderung nur solche Teile verwendet werden, die eine entsprechende Musterzulassung vom LBA erhalten haben. Der Einbau darf nur von lizenzierten luftfahrttechnischen Betrieben (LTB) durchgeführt werden, so daß eine über die üblichen Wartungsarbeiten durch den LTB hinausgehende Kontrolle nicht erforderlich ist.

13. Hält die Bundesregierung die Stilllegung aller Flugzeuge, die nicht den erhöhten Lärmschutzvorschriften entsprechen, nach einer kurzen Übergangszeit für eine geeignete Maßnahme zum Schutz der Bevölkerung?

Wenn nein, warum nicht?

Die weitaus überwiegende Zahl der Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt wird nicht gewerblich von Einzelpersonen oder Haltergemeinschaften, insbesondere auch an solche Flugplätzen genutzt, die in einer weniger lärmsensiblen Umgebung liegen. Es erscheint unverhältnismäßig, bestimmte Flugzeuge völlig vom Verkehr auszuschließen. Die Bundesregierung bevorzugt dagegen Maßnahmen wie die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs an Landeplätzen für solche Flugzeuge, die keine erhöhten Schallschutzanforderungen erfüllen. Des weiteren unterstützt die Bundesregierung solche Maßnahmen der Länder, die Flugzeugen mit erhöhten Schallschutzanforderungen Benutzervorteile wie zum Beispiel ermäßigte Gebühren gewähren. Darüber hinaus haben die Länder die Möglichkeit, in lärmsensiblen Gebieten zusätzliche Landeplätze den Bedingungen der Landeplatzverordnung zu unterwerfen.

14. Beabsichtigt die Bundesregierung, zur Entlastung der Menschen an Wochenenden und Feiertagen sowie während der Mittagszeit im Bereich der motorisierten Hobby-, Sport- und Freizeitfliegerei sowie im Rundflug- und Schulungsverkehr ein generelles Flugverbot einzuführen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung plant kein generelles Flugverbot zu bestimmten Zeiten und für bestimmte Luftverkehrsarten, weil durch eine solche Maßnahme auch Flugplätze und Regionen betroffen wären, wo der Flugbetrieb in einer weniger lärmsensiblen Umgebung durchgeführt werden kann. Die LandeplatzVO bietet den Ländern Möglichkeiten, den Flugbetrieb zum Schutz der Bevölkerung in der Umgebung von Landeplätzen für solche Flugzeuge einzuschränken, die keine erhöhten Schallschutzanforderungen erfüllen.

15. Beabsichtigt die Bundesregierung, zur Lärminderung eine Mindestflugzeit von z. B. 20 Minuten für Platzrundenflüge und sog. „Lokalrunden“ einzuführen, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung plant nicht in den Flugbetrieb an Landeplätzen über den Rahmen der LandeplatzVO hinausgehend einzuwirken. Die Genehmigung von Anlage und Betrieb eines Flugplatzes fällt nach § 31 Abs. 2 Nr. 4 LuftVG in die Zuständigkeit der Länder. Eine zeitliche Ausdehnung der Platzrundenflüge würde die Schalleinwirkung durch motorgetriebene Luftfahrzeuge in der Umgebung eines Flugplatzes vergrößern, da für die gleiche Anzahl von Starts und Landungen, deren Übung das Ziel von Platzrundenflügen ist, die Luftfahrzeuge sich wesentlich länger in der Umgebung eines Flugplatzes aufhalten müssten. Lokale Überlandflüge hingegen sind heute bereits von den zuständigen Luftfahrtbehörden der Länder zu bestimmten Zeiten auf eine Mindestdauer von 20 bis 60 Minuten festgelegt, bevor der Flug zum Ausgangsflugplatz zurückkehren darf.

16. Beabsichtigt die Bundesregierung, zeitliche Beschränkungen für schwerere und damit lautere Kleinflugzeuge einzuführen?
Wenn nein, warum nicht?

Im Rahmen der Novellierung der Landeplatzverordnung ist geplant, Flugzeuge bis 9 t (bisher 2 t) den Bestimmungen der Landeplatzverordnung zu unterwerfen.

17. Hält die Bundesregierung die Rücknahme der Öffnung der Militärflugplätze für den zivilen Luftverkehr für ein wirksames Mittel, um den in Flugplatznähe bereits durch den Militärflug belasteten Menschen Erleichterung zu verschaffen, und beabsichtigt sie entsprechende Maßnahmen?

Die zivile Mitbenutzung von Militärflugplätzen erweitert das Angebot unter Nutzung der militärischen Infrastruktur insbesondere in Regionen mit wenigen zivilen Flugplätzen. Die von den Flugzeugen der Allgemeinen Luftfahrt ausgehenden Lärmemissionen sind auch unter Berücksichtigung der militärischen Flugbewegungen vergleichsweise gering. Die Schließung militärischer Flugplätze für eine zivile Mitbenutzung würde zu einer Verlagerung des Verkehrs zu anderen, möglicherweise stärker belasteten Flugplätzen führen. Die Bundesregierung sieht darin kein Mittel, Lärmemissionen zu vermindern.

18. Beabsichtigt die Bundesregierung, für Motorsportflugzeuge, Ultraleichtflugzeuge und Privathubschrauber ein Überflugverbot über Erholungsgebieten und Naturparks einzuführen bzw. zuzulassen?

Die Gestaltung der Luftraumordnung nach der LuftVO sieht grundsätzlich keine Sperrung oder Beschränkung der Lufträume über Erholungsgebieten und Naturschutzgebieten vor. Der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm durch Flüge nach Sichtflugregeln wird durch die nach § 6 LuftVO vorgegebene Sicherheitsmindesthöhe gewährleistet. Die Höhe beträgt derzeit über Städten und anderen dicht besiedelten Gebieten mindestens 300 m, in allen

anderen Fällen 150 m über dem höchsten Hindernis in einem Umkreis von 600 m. Der Bundesrat hat einer Änderung des § 6 LuftVO bereits zugestimmt, wonach bei Überlandflügen nach Sichtflugregeln grundsätzlich eine Mindesthöhe von 600 m (2 000 ft) über Grund oder Wasser durch motorgetriebene Luftfahrzeuge einzuhalten ist. Mit der Einführung einer neuen, doppelt so hohen Mindesthöhe für Überlandflüge nach Sichtflugregeln motorgetriebener Luftfahrzeuge wird dem Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm in besonderer Weise entsprochen.