

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Kerstin Kassner, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Evaluierung der Regelungen zum Fluglärm**

Im Jahr 2007 trat letztmals ein novelliertes Gesetz zum Schutz vor Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz) in Kraft, da sich die ursprünglichen Bestimmungen aus dem Jahr 1971 als überholt erwiesen.

Gemäß § 2 Absatz 3 des Gesetzes sollte die Bundesregierung bis 2017 einen Bericht zur Evaluierung der im Fluglärmschutzgesetz festgelegten Grenzwerte zur Festsetzung von Lärmschutzbereichen erstellen, welcher seit dem 18. Januar 2019 als „Erster Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm“ („Evaluierungsbericht“, Bundestagsdrucksache 19/7220) vorliegt.

Dieser Evaluierungsbericht basiert auf umfangreichen, vom Umweltbundesamt (UBA) in Auftrag gegebenen Vorarbeiten, aus deren Ergebnissen diese fachlich zuständige Oberbehörde des Bundes Empfehlungen zur Verbesserung des Fluglärmschutzes ableitete und im „Fluglärmbericht 2017 des Umweltbundesamtes“ („UBA-Bericht“, [www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-07-17\\_texte\\_56-2017\\_fluglaermbericht\\_v2.pdf](http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2017-07-17_texte_56-2017_fluglaermbericht_v2.pdf)) veröffentlichte.

Wesentliche Empfehlungen des UBA sind nach Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller im Evaluierungsbericht jedoch nicht enthalten, ohne dass dies im Evaluierungsbericht hinreichend begründet wird. Welche Position die Bundesregierung zu zentralen, aber unberücksichtigten Empfehlungen des UBA hat und welche Maßnahmen sie zum Schutz vor Fluglärm ergreifen will, ist hauptsächlicher Gegenstand dieser Kleinen Anfrage.

Wir fragen die Bundesregierung:

#### Aktiver Schallschutz

1. Wird die Bundesregierung Klarstellungen und Verbesserungen im Luftverkehrsrecht prüfen und ggf. umsetzen, die dem aktiven Lärmschutz nach der Sicherheit und neben Kapazitätsaspekten einen insgesamt höheren Stellenwert zuweisen (bitte begründen)?

Wenn ja, welche, und wann sollen entsprechende Vorschläge unterbreitet werden?

Wenn nein, warum nicht?

2. Wie bewertet die Bundesregierung die vom UBA vorgeschlagene Etablierung einer „Lärmkontingentierung“ (am Tage; UBA-Bericht, S. 86 ff.), und auf welchen Erkenntnissen beruht die Bewertung der Bundesregierung?

Welche Maßnahmen wird sie ggf. zur Etablierung einer Lärmkontingentierung wann ergreifen (bitte begründen)?

3. Wie bewertet die Bundesregierung die vom UBA vorgeschlagene „Verankerung von Lärminderungsgeboten“ (ebd.), und auf welchen Erkenntnissen beruht die Bewertung der Bundesregierung?

Welche Maßnahmen wird sie ggf. zur Verankerung von Lärminderungsgeboten wann ergreifen (bitte begründen)?

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Empfehlung des UBA, dass „während der Nachtzeit von 22:00 bis 06:00 Uhr aus Gründen des präventiven Gesundheitsschutzes kein regulärer Flugbetrieb auf stadtnahen Flughäfen stattfinden“ (ebd. S. 91) soll, und auf welchen Erkenntnissen beruht die Bewertung der Bundesregierung?

5. Wird die Bundesregierung Maßnahmen zur Einführung von nächtlichen Betriebsbeschränkungen an stadtnahen Flughäfen ergreifen (bitte begründen)?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Welche weiteren bzw. anderen Maßnahmen zur Verbesserung des aktiven Lärmschutzes zur Nachtzeit wird die Bundesregierung ergreifen (bitte begründen)?

6. Welche konkreten Maßnahmen zur Erforschung bzw. Entwicklung und Anwendung lärmoptimierter Flugverfahren (siehe Evaluierungsbericht, S. 39) wird die Bundesregierung ergreifen?

In welcher Höhe hat die Bundesregierung in diesem Zusammenhang in den Haushaltsjahren 2015 bis 2018 Mittel verausgabt (bitte unter Angabe der geförderten Maßnahmen und getrennt nach Haushaltsjahren auflisten), und auf welche Höhe sollen sich die diesbezüglichen Ausgaben des Bundes bis 2021 entwickeln (bitte nach Haushaltsjahren getrennt angeben und ggf. bereits vereinbarte haushaltswirksame Förderungen auflisten)?

7. Mit welchen konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung die „Erneuerung der Flugzeugflotten mit lärmarmen Flugzeugen“ (ebd.) fördern (bitte begründen)?

8. In welcher Höhe hat die Bundesregierung in den Haushaltsjahren 2015 bis 2018 Mittel zur Förderung der Luftverkehrswirtschaft (Luftfahrtforschungsprogramm etc.) verausgabt (bitte unter Angabe der geförderten Maßnahmen und getrennt nach Haushaltsjahren auflühren), und auf welche Höhe beliefen sich dabei die Ausgaben zur „Forschungsförderung zur Entwicklung leiserer Luftfahrzeug-Baumuster und von Nachrüstooptionen“ (ebd.)?

Wie sollen sich diesbezüglich die Ausgaben des Bundes bis 2021 jeweils entwickeln (bitte nach Haushaltsjahren getrennt angeben und ggf. bereits vereinbarte haushaltswirksame Förderungen auflühren)?

9. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Effektivität „lärmabhängiger Start- und Landeentgelte“ (ebd.) zu erhöhen, und wann soll dies erfolgen?

Wird die Bundesregierung die sog. Bonusliste aus dem Jahr 2003 aktualisieren (bitte begründen)?

Wenn ja, wann?

#### Passiver Schallschutz

10. Hat sich nach Auffassung der Bundesregierung der Stand der Lärmwirkungsforschung seit 2007 wesentlich geändert (bitte begründen), und auf welchen Erkenntnissen beruht die Einschätzung der Bundesregierung?

Wenn ja, inwiefern?

Wenn nein, warum nicht?

11. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation, „durch Flugverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 45 dB<sub>Lden</sub> zu verringern, weil Fluglärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist“ ([www.euro.who.int/\\_data/assets/pdf\\_file/0011/383924/noise-guidelines-exec-sum-ger.pdf?ua=1](http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0011/383924/noise-guidelines-exec-sum-ger.pdf?ua=1)), in Hinblick auf eine Änderung der für die Festlegung von Lärmschutzbereichen maßgeblichen Schutzzonengrenzwerte (bitte begründen)?
12. In welcher Höhe hat die Bundesregierung in den Haushaltsjahren 2015 bis 2018 Mittel zur Unterstützung der Lärmwirkungsforschung verausgabt (bitte unter Angabe der geförderten Maßnahmen und getrennt nach Haushaltsjahren auflühren), und auf welche Höhe sollen sich diesbezüglich die Ausgaben des Bundes bis 2021 entwickeln (bitte nach Haushaltsjahren getrennt angeben und ggf. bereits vereinbarte haushaltswirksame Förderungen auflühren)?
13. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation, „durch Flugverkehr bedingte (nächtliche) Lärmpegel auf weniger als 40 dB<sub>Lnight</sub> zu verringern, weil nächtlicher Fluglärm oberhalb dieses Wertes mit negativen Auswirkungen auf den Schlaf verbunden ist“ (ebd.), in Hinblick auf eine Veränderung der für die Festlegung von Lärmschutzbereichen maßgeblichen Schutzzonengrenzwerte (bitte begründen)?
14. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung im Evaluationsbericht nicht die Empfehlung des UBA aufgegriffen, die Schutzzonengrenzwerte erheblich zu verschärfen (vgl. UBA-Bericht, S. 91), und auf welchen Erkenntnissen beruht die Nichtberücksichtigung dieser Empfehlung?

15. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung im Evaluationsbericht nicht die Empfehlung des UBA aufgegriffen, die Schutzzonengrenzwerte für Bestandsflughäfen denen für neu gebaute bzw. wesentlich erweiterte Flughäfen anzugleichen (vgl. UBA-Bericht, S. 51), und auf welchen Erkenntnissen beruht dies?
16. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung im Evaluationsbericht nicht die Empfehlung des UBA aufgegriffen, die Schutzzonengrenzwerte für zivile und militärische Flughäfen anzugleichen (vgl. ebd.), und auf welchen Erkenntnissen beruht die Nichtberücksichtigung dieser Empfehlung?
17. „Unter Berücksichtigung“ welcher „vorliegenden Einschätzungen zur Wirksamkeit wird die Einführung eines zusätzlichen Kriteriums zur Abgrenzung der Nacht-Schutzzonen, das auf berechneten, fluglärmbedingten Aufwachhäufigkeiten basiert, derzeit“ von der Bundesregierung „nicht empfohlen“ (Evaluierungsbericht, S. 34)?
18. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2007 strengere als im Fluglärmenschutzgesetz (und diesbezüglichem untergesetzlichen Regelwerk) definierte Anforderungen an den passiven Schallschutz durch Planfeststellungsbeschlüsse verfügt worden?  
  
Wenn ja, an welchen Flughäfen (bitte unter kurzer Darstellung der Verfügung aufführen)?

#### Untergesetzliches Regelwerk

19. Inwieweit entsprechen die auf der DIN 4109 (Ausgabe 1989) basierenden Vorgaben der 2. Fluglärmverordnung (2. FlugLSV) nach Auffassung der Bundesregierung noch dem Stand der Schallschutztechnik im Hochbau (bitte begründen), und welche Aktualisierungen hat die DIN 4109 seit 2007 nach Kenntnis der Bundesregierung erfahren?
20. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass gemäß § 7 des Fluglärmgesetzes der Stand der Schallschutztechnik im Hochbau in dessen untergesetzlichen Regelwerk nicht unterschritten werden darf (bitte begründen), und welche Vorgaben des technischen Regelwerkes markieren nach Auffassung der Bundesregierung derzeit den Mindeststandard der Schallschutztechnik (bitte begründen)?
21. Wie bewertet die Bundesregierung die Empfehlung des UBA einer „Erhöhung der“ in der 2. FlugLSV definierten „bauakustischen Anforderungen“ (UBA-Bericht, S. 79), und auf welchen Erkenntnissen beruht die Bewertung der Bundesregierung?  
  
Beabsichtigt die Bundesregierung, diese Empfehlung umzusetzen (bitte begründen)?
22. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass bei der Realisierung von passivem Schutz vor Straßen- und Bahnlärm durch Addition von 3 dB (auch bei Flughäfen außerhalb des Fluglärmgesetzes) der für die Bestimmung des baulichen Schallschutzes maßgebliche Außenlärmpegel um 3 dB erhöht wird (vgl. [www.fluglaerm.de/bvf/phpinc/getdocument.php?area=Freier%20Download&filename=20180518\\_BVF-Stellungnahme-Fluglaermgesetz.pdf](http://www.fluglaerm.de/bvf/phpinc/getdocument.php?area=Freier%20Download&filename=20180518_BVF-Stellungnahme-Fluglaermgesetz.pdf))?  
  
Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung das Fehlen der Berücksichtigung dieses Korrektursummanden im Regelwerk zum Fluglärmenschutz vor dem Hintergrund, dass von Fluglärm Betroffene dadurch schlechter gestellt werden, und welche Maßnahmen wird sie zur Abhilfe ergreifen?

23. Aus welchen Gründen empfiehlt die Bundesregierung nicht die Abschaffung der Höchstkostengrenze für Schallschutzmaßnahmen, welche nach ihrer eigenen Einschätzung nur „in wenigen Einzelfällen“ (Evaluierungsbericht, S. 37) überschritten wurde und deren Geltung somit nur minimalen Einfluss auf die Vollzugskosten des Fluglärmschutzgesetzes hat (bitte begründen)?
24. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass der Wegfall der Kostengrenze nur zu geringen Mehrkosten für die Flughäfen führt, jedoch das Schallschutzniveau für Härtefälle erheblich verbessern kann (bitte begründen)?
- Wenn ja, wann wird sie einen Entwurf zur diesbezüglichen Änderung der Verordnung vorlegen (bitte begründen)?
25. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass angesichts der zum Zeitpunkt des Erlasses der 2. FlugLSV bereits veröffentlichten DIN 1946-6:2009 der fehlende Bezug der Verordnung auf diese Vorschrift dazu führt, dass die bisher auf Basis des Fluglärmschutzgesetzes eingebauten Lüftungseinrichtungen nicht dem Stand der Schallschutztechnik entsprechen (bitte begründen)?
- Wenn ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus?
- Wenn nein, warum nicht?
26. Wie bewertet die Bundesregierung die Empfehlung des UBA, den Anwendungsbereich der 3. Fluglärmschutzverordnung auszuweiten sowie die Erstattungsbeträge zu erhöhen (vgl. UBA-Bericht, S. 91), und welche Konsequenzen zieht sie daraus?
27. Wie bewertet die Bundesregierung die Empfehlung des UBA, die Verfahren zur Ermittlung der Lärmschutzbereiche perspektivisch u. a. durch Rückgriff auf die DIN 45689 realitätsnäher zu gestalten (ebd. S. 63), und welche Konsequenzen zieht sie daraus (bitte begründen)?

#### Konsequenzen und Genese des Evaluationsberichtes

28. Wann wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf vorlegen, durch den die „zeitliche Staffelung des Entstehens von Erstattungsansprüchen“ (vgl. Evaluierungsbericht, S. 34) gestrichen wird, und aus welchen Gründen empfiehlt die Bundesregierung, den Flughafen Tegel davon auszunehmen (ebd.)?
- Inwiefern ist „die von der bisherigen Regelung intendierte zeitliche Verteilung der Kostenfolgen“ für diesen Flughafen „unverändert relevant“ (ebd., S. 44)?
29. Teilt die Bundesregierung die Forderung des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer „Tegel offenzuhalten – und als zweites Terminal des BER zu nutzen“ ([www.morgenpost.de/politik/article/213890655/Scheuer-Berlin-sollte-Flughafen-Tegel-trotz-BER-offenhalten.html](http://www.morgenpost.de/politik/article/213890655/Scheuer-Berlin-sollte-Flughafen-Tegel-trotz-BER-offenhalten.html); bitte begründen)?
30. Wann wird die Bundesregierung einen Entwurf zur Änderung der 2. FlugLSV vorlegen, durch den die „Toleranzmarge für die Anerkennung früherer Schallschutzmaßnahmen“ (ebd., S. 36 f.) gestrichen wird, vorlegen, und wie soll die Prüfung einer sachgerechten „Übergangsfrist“ (ebd.), für die die Bundesregierung im Evaluierungsbericht überschlägig „10 Jahre“ (ebd.) veranschlagt, genau erfolgen (bitte unter Angabe eventuell bereits ausgeschriebener Aufträge ausführen)?

31. Wann soll die „Prüfung der schalltechnischen Daten neuer, lärmgeminderter ziviler Verkehrsflugzeuge sowie neuerer oder umgerüsteter militärischer Transportflugzeuge“ (ebd., S. 32) abgeschlossen sein, und durch wen soll diese Prüfung durchgeführt werden (bitte unter Angabe eventuell bereits ausgeschriebener Aufträge ausführen)?

Wann wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zur Änderung der auf Grundlage dieser Prüfung zu ändernden Werte zur Abgrenzung der Schutzzonen vorlegen (bitte begründen)?

32. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass „rechnerisch 2 dB weniger Belastung [...] am unteren Rand eines 5-dB-Bereichs dazu [führen], dass man in die nächstniedrigere Klasse rutscht, so 5 dB weniger Schallschutz bekommt“ (vgl. [www.fluglaerm.de/bvf/phpinc/getdocument.php?area=Freier%20Download&filename=20180518\\_BVF-Stellungnahme-Fluglaermgesetz.pdf](http://www.fluglaerm.de/bvf/phpinc/getdocument.php?area=Freier%20Download&filename=20180518_BVF-Stellungnahme-Fluglaermgesetz.pdf)), und mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung verhindern, dass demgemäß eine leichte Verminderung des rechnerischen Außenlärmpegels mit großen Einbußen bei Lärmschutzansprüchen von Betroffenen einhergehen kann?
33. Wann wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zur Etablierung eines Schallschutzanspruches von in der Tagschutzzone 2 gelegenen lärmsensiblen Einrichtungen (Kitas etc.) vorlegen (bitte begründen)?
34. Mit welchen Akteurinnen und Akteuren hat sich die Bundesregierung seit dem 1. Oktober 2017 wann bezüglich der Evaluierung des Fluglärmschutzes getroffen, und welche Stellungnahmen, Positionspapiere etc. sind jeweils wann bei der Bundesregierung eingegangen (bitte unter Angabe des jeweiligen Einreichenden, des Adressaten und des Titels der Stellungnahme aufführen)?

Berlin, den 13. März 2019

**Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**



