

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/8811 –**

Evaluierung der Regelungen zum Fluglärm

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahr 2007 trat letztmals ein novelliertes Gesetz zum Schutz vor Fluglärm (Fluglärmgesetz) 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 Fluglärmgesetz 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) 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 hauptsächlich Gegenstand dieser Kleinen Anfrage.

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?

Der „Erste Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz)“ betont, dass beim aktiven Lärmschutz insgesamt beachtliche Fortschritte erreicht worden sind. Die Bemühungen um aktiven Schallschutz bei Fluggerät, Flugverfahren und flugbetrieblichen Verfahren sollten weiter gestärkt werden. Wünschenswert erscheint, künftige Reduktionspotenziale an der Quelle und im Betrieb möglichst frühzeitig und umfassend zu erschließen. Der Bericht der Bundesregierung beschreibt das Ziel, auch im Bereich des aktiven Lärmschutzes weitere Möglichkeiten und Perspektiven für eine nachhaltige Verbesserung der Fluglärmsituation aufzuzeigen und sachgerechte Lösungen umzusetzen.

Das Luftverkehrsrecht trifft grundlegende Regelungen zum aktiven Lärmschutz durch betriebliche und technische Maßnahmen. Die deutsche Gesetzgebung enthält unter anderem Vorgaben, um Luftfahrzeuge, die vom Triebwerk her vermeidbaren Lärm verursachen, vom Verkehr auszuschließen. Die Zulassungsgrenzwerte für große Luftfahrzeuge sind auch durch den engagierten Einsatz Deutschlands in der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) mit Wirkung vom 31. Dezember 2017 verschärft worden. Im Umweltausschuss der ICAO wird derzeit geprüft, ob weitere Verschärfungen möglich sind.

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)?

Die Fragen 2 bis 5 werden aufgrund des Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Planfeststellung und bei der luftrechtlichen Genehmigung von Flugplätzen oder bei deren Änderung kommen auch aus Gründen des Schutzes vor Fluglärm unter anderem betriebliche Regelungen in Frage. Die Genehmigung der Flughäfen fällt in die Zuständigkeit der Länder. Planfestgestellte Flughäfen genießen weitgehenden Bestandsschutz. Im aktuellen Koalitionsvertrag wurde vereinbart, dass bestehende Nachtflugverbote erhalten bleiben. Lärminderungsgebote sind bereits jetzt in § 29b des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) verankert: Danach sind Flugplatzunternehmer, Luftfahrzeughalter und Luftfahrzeugführer verpflichtet, beim Betrieb von Luftfahrzeugen in der Luft und am Boden vermeidbare Geräusche zu verhindern und die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß zu beschränken, wenn dies erforderlich ist, um die Bevölkerung vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Lärm zu schützen. Auf die Nachtruhe der Bevölkerung ist in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Weiterhin ist in Absatz 2 festgelegt, dass die Luftfahrtbehörden und die Flugsicherungsorganisation auf den Schutz der Bevölkerung vor unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken haben.

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 auflühren), 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 auflühren)?

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie führt das Luftfahrtforschungsprogramm LuFo durch. Dieses unterstützt die "Strategic Research and Innovation Agenda" (SRIA) des "Advisory Council for Aviation Research and Innovation in Europe" (ACARE) der EU-Kommission. Nach den SRIA-Umweltvorgaben (ACARE 2018) soll u. a. die Lärmbelastung (wahrgenommener Lärm) bis 2035 um 35 Prozent bzw. bis 2050 um 65 Prozent reduziert werden (bezogen auf die Werte im Jahr 2000).

Im Rahmen von LuFo werden daher unter anderem Fördervorhaben im Bereich des Fluglärms unterstützt. Es geht einerseits darum, Fluggerät durch aktive und passive Maßnahmen leiser zu machen (Zellen-/Flügel-/Triebwerks-/Klappen-/Fahrwerkslärm) aber andererseits auch lärmarme Anflugverfahren zu entwickeln.

Zum letzten Punkt lärmarme Anflugverfahren sind folgende Verbünde aus Industrie und Wissenschaft gefördert worden:

MODAL: Modul zur Ermittlung charakteristischer An- und Abflugprofile

WeAC: Definition SES-konformer Schnittstellen und Dienstleistungen im Rahmen der Modellierung eines flughafenzentrierten Wetterinformationssystems

TeFiS: Erprobung eines Wolkenradars zur dreidimensionalen Erfassung von Nebel im Bereich eines Flughafens. Entwicklung von Datenprodukten für die Kurzfristprognose der Sichtweitenentwicklung

INVIDEON: Fusion von IR – und Videoaußensicht um Vorteile beider Sensoren im Panorama auszunutzen

PaSSiv: Integration multistatischer Passivradar-Technologie in der Ortungsinfrastruktur

WxVis4ATC: Gestaltung der Interoperabilität des Human Machine Interface zur Verarbeitung und Darstellung von flugmeteorologischen Informationen für eine situationsbedingte Wetterlage Interpretation

EffFlug: Erarbeitung praxisnaher Konzepte und Workflows zur effizienteren Planung des Flugbetriebs unter Berücksichtigung des Umweltschutzes sowie der Wirtschaftlichkeit

Zu Teilfrage 2: In der folgenden Tabelle sind die Verbünde ab LuFo IV-4 bis Lufo V-3 enthalten, welche sich mit den Anflugverfahren beschäftigen. Aussagen zu kommenden Calls der nächsten Jahre können noch nicht getroffen werden, da dies von den eingereichten Skizzen und den jeweiligen Gutachterentscheidungen abhängig sein wird.

Bezeichnung des Verbundprojektes	Haushaltsjahr 2015	Haushaltsjahr 2016	Haushaltsjahr 2017	Haushaltsjahr 2018	Haushaltsjahr 2019	Haushaltsjahr 2020	Haushaltsjahr 2021
MODAL	223.144	58.861	0	0	0	0	0
WeAC	637.730	38.829	8.446	0	0	0	0
TeFiS	1.383.501	1.898.056	372.357	3.616	0	0	0
INVIDEON	0	78.103	529.269	371.601	366.327	74.200	0
PaSSiv	0	0	351.205	230.939	88.585	364.771	0
WxVis4ATC	0	0	156.276	221.762	182.532	154.430	0
EffFlug	0	0	0	69.777	183.798	165.000	175.000
	2.246.391	2.075.864	1.419.570	899.713	823.261	760.421	177.021

Höhe der Ausgaben in der vorhergehenden Tabelle in Euro; Ist-Kosten 2015-2018, Festlegungen 2019 und Verpflichtungsermächtigungen 2020 und 2021

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

Die Erneuerung der Flugzeugflotten mit lärmarmen Flugzeugen ist Aufgabe der Fluggesellschaften. Anreize zur Erneuerung werden von den Flughäfen durch die Ausgestaltung der Landeentgelte gegeben. Dies gilt insbesondere für die Entgeltregelungen in der Nacht.

Aus dem Titel 0901-683 31 „Forschungsförderung von Technologievorhaben der zivilen Luftfahrt“ werden keine Projekte zur „Erneuerung der Flugzeugflotten mit lärmarmen Flugzeugen“ finanziert bzw. gefördert. Insbesondere dient das Luftfahrtforschungsprogramm der Förderung von Forschung und Innovation, aber

nicht der Finanzierung beim Kauf von lärmarmen Flugzeugen. Grundsätzlich sind neue Flugzeugmuster spürbar lärmärmer als die bisher eingesetzte Vorgängergeneration.

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)?

Im Folgenden sind Verbände ab LuFo IV-4 bis Lufo V-3 enthalten, welche sich mit Maßnahmen der Luftverkehrswirtschaft insgesamt beschäftigen (Fluggesellschaften und deren Instandhaltungsbetriebe, DFS und Flughäfen). Aussagen zu kommenden Bekanntmachungen Calls der nächsten Jahre können noch nicht getroffen werden, da dies von den eingereichten Skizzen und den jeweiligen Förderentscheidungen abhängig sein wird. Maßnahmen in der Luftverkehrswirtschaft haben immer das Ziel, den Luftverkehr effizienter zu gestalten. Ein Schwerpunkt ist dabei die Emissionsreduzierung von CO₂, NO_x, Partikel und Lärm. Verbesserte Instandsetzungsverfahren haben das Ziel, die Umweltbilanz durch geringeren Rohstoff und Materialeinsatz zu verbessern.

airegEM: Emissionseigenschaften von alternativen Luftfahrtkraftstoffen

Cyclean 2.0: Entwicklung der nächsten Generation der Triebwerkreinigung an zivilen Flugzeugtriebwerken

NTR: Neuartige Triebwerksreparaturverfahren

LOPE: Additive Manufacturing Engine Repair Evolution

KELVIN: Entwicklung und Validierung einer Beschichtungstechnologie auf Basis des Kaltgasspritzverfahrens für den Luftfahrtbereich

HSC: Entwicklung eines Reinigungsmodells für neuartige Reinigungsverfahren im Bereich der Heißgassektion von zivilen Flugtriebwerken

RECOMP: Erforschen von Reparatur-Konzepten für CMCs mit komplexen Beschichtungssystemen (E/TBCs) für Heißgasteile im Triebwerk, sowie Entwicklung zusätzlicher wärmerespektierender Beschichtungssysteme

SAMSYS: Konzeption und Umsetzung eines Safety Management Systems zur Verbesserung der Flugsicherheit

DAGI V2.0: Verbundprojekt: Implementierung und Zertifizierbarkeit des IRIDIUM-Datenlinks

WeAC: Definition SES-konformer Schnittstellen und Dienstleistungen im Rahmen der Modellierung eines flughafenzentrierten Wetterinformationssystems

TeFiS: Erprobung eines Wolkenradars zur dreidimensionalen Erfassung von Nebel im Bereich eines Flughafens. Entwicklung von Datenprodukten für die Kurzfristprognose der Sichtweitenentwicklung

INVIDEON: Fusion von IR – und Videoaufsicht um Vorteile beider Sensoren im Panorama auszunutzen

PaSSiv: Integration multistatischer Passivradar-Technologie in der Ortungsinfrastruktur

WxVis4ATC: Gestaltung der Interoperabilität des Human Machine Interface zur Verarbeitung und Darstellung von flugmeteorologischen Informationen für eine situationsbedingte Wetterlage Interpretation

ROFL: Entwicklung eines effizienten Verfahrens zur Erstellung eines robusten Flugplans

FUTURE1: Universelle Empfängerplattform für ADS-B und L-Band Monitoring

PTS: Objekterfassung mittels Magnetfeldsensoren in A-SMGCS basierend auf innovativen DataMining Verfahren

ProTherm: Entwicklung eines Prognosemodells für die thermodynamischen

Triebwerksalterung unter Berücksichtigung der tatsächlich im Flugbetrieb auftretenden Bedingungen

KI-Inspektionsdrohne: Konzept einer End-2-End Security Lösung und Entwicklung des cyberphysischen Software-Systems für KI-Inspektionsdrohne

Boro_4_0: Automatisierte Endoskopie und Digitalisierung von Triebwerkskomponenten für die mobile Triebwerksinspektion und –wartung

ReSA: Zuverlässiges 4.3 GHz Funkmodul

MoSeBe: Modulare, sensorbasierte Befundung

OMAHA: Entwicklung und Erprobung eines integrierten Wartungskonzeptes für Flugzeugflotten basierend auf System Health Management Daten

RetroEff: Entwicklung und Erprobung einer datenbasierten Bewertungsmethodik zur Nachweisführung der Effektivität von Maßnahmen zur Senkung des Kerosinverbrauchs

CAFT: Verhinderung der Kontamination von Treibstofftanks durch Mikrobenbefall

LOMIS: kollaborative Entwicklungen von innovativen MRO-Services, durch die Entwicklung unternehmensübergreifender Lösungen zur Steigerung der Öko- und Kosteneffizienz in der Luftfahrt

Bezeichnung des Verbundprojektes	Haushaltsjahr 2015	Haushaltsjahr 2016	Haushaltsjahr 2017	Haushaltsjahr 2018	Haushaltsjahr 2019	Haushaltsjahr 2020	Haushaltsjahr 2021
airegEM	81.758	113.364	57.754	1.500	0	0	0
Cyclean 2.0	257.932	346.549	379.677	0	0	0	0
NTR	0	199.830	461.898	528.670	368.690	174.913	0
LOPE	0	0	16.462	80.082	294.818	600.638	0
HSC	0	0	0	333.517	474.983	350.000	383.000
RECOMP	0	0	0	0	370.000	370.000	370.000
SAMSYS	87.852	122.000	0	0	0	0	0
DAGI V2.0	183.028	43.092	0	0	0	0	0
WeAC	637.730	38.829	8.446	0	0	0	0
TeFiS	1.383.501	1.898.056	372.357	3.616	0	0	0
PTS	0	0	0	0	236.000	386.900	193.900
ProTherm	0	0	0	170.146	269.000	399.854	328.000
Ki-Inspektionsdrohne	0	0	0	327.794	1.045.656	606.650	210.800
Boro_4_0	0	0	0	78.439	189.561	120.000	187.000
ReSA	0	0	0	95.202	634.798	517.400	570.000
MoSeBe	0	0	0	0	50.000	100.000	100.000
OMAHA	1.937.970	1.752.984	735.990	64.086	0	0	0
RetroEff	0	77.900	117.652	216.039	187.109	141.000	0
CAFT	0	68.514	85.441	317.281	206.544	165.220	0
LOMIS	0	0	282.988	516.676	878.836	0	0
	4.571.787	4.663.134	2.520.681	2.735.065	5.208.013	3.934.595	2.344.721

Höhe der Ausgaben in der vorhergehenden Tabelle in Euro; Ist-Kosten 2015-2018, Festlegungen 2019 und Verpflichtungsermächtigungen 2020 und 2021

Im Folgenden sind Verbünde ab LuFo IV-4 bis Lufo V-3 enthalten, welche sich mit der Lärmreduzierung direkt am Flugzeug befassen (Antriebe/Flugphysik etc.). Aussagen zu kommenden Calls der nächsten Jahre können noch nicht getroffen werden, da dies von den eingereichten Skizzen und den jeweiligen Förderentscheidungen abhängig sein wird.

FREQUENZ: Verbundprojekt zur Lärminderung und Entwicklung von Lärmvorhersagemethoden. Themen: Mini TED's, Strahlärm, Seitenkantenlärm, Nachrüstmaßnahmen, Slat-Noise, sowohl experimentell als auch numerisch

Power25: Lärminderungsmaßnahme durch bessere Integration von Ultra High-Bypass Triebwerken mit Quelllokalisierung Inter-Aktionslärm, Tests und Methodenentwicklung,

LoCaRe: Lokalisierung und Charakterisierung von flugrelevanten Lärmquellen an Hochauftriebssystemen mit Untersuchung bei unterschiedlichen Re-Zahlen im Windkanal

INTONE: Potentiale zur Lärminderung am Flugzeug mit Simulation des Triebwerksinstallations-, -Düsen- und Hochauftriebslärms

LAKS: Lärmabsorbierende Kunststoffstrukturen für Strömungskanäle mit akustischer Bewertung und Untersuchung leichtbaugerechter Auslegungs- und Fertigungstechnologie für Liner

E-DARIT: Untersuchung von Propellern bezüglich durch elektrische Antriebe entstehende Besonderheiten wie Rekuperation und Psychoakustik

LoCAR: Entwicklung einer leistungsoptimierten und lärmarmen Hubschrauberrotortechnologie

COCLEA: Verbundprojekt: Lärmquellenevaluierung durch Flugdatenauswertung und modale Charakterisierung des CRAFD Demonstrators

UHBR2Noise: Kabinengeräusche durch Rumpfanregung mit Simulation, Validierung und Untersuchung der Vibrationswahrnehmung/Erarbeitung von Akzeptanzkriterien

InScan: Entwicklung und Erprobung eines arraybasierten Messkonzepts zur schnellen und genauen Kabinenlärmbestimmung

FlexMEMS: Hard- und Software-Entwicklung für ein flexibles Sensorpad mit Micro-Electro-Mechanical Mikrofonen (MEMS) zur Messung von Druckschwankungen auf Flugzeughüllen

NASGeT: Lärmreduzierung von Triebwerken mit Experimenteller Schallfeldanalyse passiver und aktiver Lärminderungsmaßnahmen im Einlauf von Flugtriebwerken, Verdichterbereich und Breitbandregelung mit aeroakustischen Aktuatoren

LEXMOS: Leise Düsenaustrittssysteme und moderne Schallquellenortung durch Mikrofonarrays in Prüfständen

MASSIF-Effekt: Schallreduktionstechnologien im Einlauf, Nebenstromkanal und Heißgasbereich von Luftstrahlantrieben, Entwicklung neuer Mess- und Simulationstechniken für die Triebwerkslärmbestimmung

LeiLa: Entwicklung innovativer Lärminderungsverfahren mit Quantitativer Schallquellenermittlung, Schallfeldanalyse, Designvereinfachung von Breitband-SAA-Linern

LIST: Lärminderungsmaßnahmen am installierten Triebwerk mit u. a. Schallquellenlokalisierung und Integration von Raumfunktionen, Validierung der Indoor – Messtechnik, Weiterentwicklung von Vorhersagemethoden sowie für akustische Absorber mit „Zero Mass Flow Liner“ Konzept

MAMUT: Maßnahmen und aktive Methoden zur Unterdrückung von Lärm durch Triebwerkskomponenten mit u. a. Erweiterung der akustischen Radialmodenanalyse

IKOROZ: Verbundprojekt zur Auslegung und Herstellung eines neuen Rotorblatts in FVK zur Effizienzsteigerung und Lärmreduzierung

ELFIN: Entwicklung eines lärmarmen E-Leichtflugzeugs

Kennwort	Haushalts- jahr 2015	Haushalts- jahr 2016	Haushalts- jahr 2017	Haushalts- jahr 2018	Haushalts- jahr 2019	Haushalts- jahr 2020	Haushalts- jahr 2021
FREQUENZ	655.777	0	0	0	0	0	0
Power25	403.004	1.182.518	517.055	163.209	39.000	0	0
LoCaRe	0	0	0	262.917	104.000	344.809	188.274
INTONE	0	0	0	389.094	501.654	490.000	545.415
LAKS	0	253.213	348.187	35.755	5.082	0	0
E-DARIT	0	0	0	0	50.000	50.000	50.000
LoCAR	913.445	0	0	0	0	0	0
COCLEA	715.409	1.020.607	58.448	0	0	0	0
REKAS	528.276	1.176.058	321.223	134.745	0	0	0
Flight-LAB	0	160.985	985.391	756.827	674.050	296.891	0
UHBR2Noise	0	0	0	0	275.000	397.000	213.000
InScan	0	66.161	195.317	295.139	106.148	17.000	0
FlexMEMS	0	0	0	0	60.000	146.000	104.900
NASGeT	426.675	0	0	0	0	0	0
LEXMOS	208.901	0	0	0	0	0	0
MASSIF-EffekT	913.935	0	0	0	0	0	0
LeiLa	920.788	383.446	80.000	717	0	0	0
LIST	301.624	1.656.501	844.733	349.153	192.011	0	0
MAMUT	0	153.398	860.081	1.197.645	970.242	420.794	0
PTS	0	0	0	0	236.000	386.900	193.900
IKOROZ	900.500	0	0	0	0	0	0
ELFIN	0	841.549	920.558	847.598	379.111	62.700	0
	7.130.262	6.951.282	5.130.994	4.432.800	3.592.299	2.612.094	1.295.489

Höhe der Ausgaben in der vorhergehenden Tabelle in Euro; Ist-Kosten 2015-2018, Festlegungen 2019 und Verpflichtungsermächtigungen 2020 und 2021

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?

Lärmabhängige Start- und Landeentgelte werden an deutschen Flughäfen mit unterschiedlicher Ausprägung seit Langem erhoben. Nach § 19b LuftVG ist in der Entgeltordnung von Verkehrsflughäfen eine Differenzierung der Entgelte nach Lärmschutzgesichtspunkten vorzunehmen. Die Bundesregierung begrüßt die Anstrengungen der Flughäfen und der Länder, eine stärkere Spreizung der lärmabhängigen Flughafenentgelte vorzunehmen. Aktuell ist keine Änderung der Rechtslage geplant.

Eine Aktualisierung der Bonusliste ist geprüft worden. Dabei ist festgestellt worden, dass die Bonusliste in der Praxis zur Lärmreduzierung auf Grund der veränderten technischen Neuerungen sowie des veränderten Rechtsrahmens auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene kaum noch eine Rolle spielt. Eine Fortschreibung oder Änderung der Bonusliste ist deshalb nicht mehr beabsichtigt.

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?

Der „Erste Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmsgesetz)“ wurde dem Bundestag (Bundestagsdrucksache 19/7220) und dem Bundesrat zugeleitet. Das weitere Verfahren zur Festlegung der Beratungen in den parlamentarischen Gremien obliegt dem Bundestag und dem Bundesrat. Der Bericht dient nach § 2 Absatz 3 des im Jahr 2007 novellierten Fluglärmsgesetzes insbesondere der Überprüfung der in Absatz 2 des Gesetzes genannten Werte zur Abgrenzung der Lärmschutzbereiche und der einzelnen Schutzzonen „unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik“.

Zur Vorbereitung des Berichts wurden vielfältige Erkenntnisquellen genutzt, darunter der in der Frage angesprochene, vom Umweltbundesamt erstellte Bericht. Auch Länder, Verbände und weitere Fachkreise haben im Rahmen eines mehrstufigen Beteiligungsverfahrens zu den Themen des Berichts und zum Berichtsentwurf Stellungnahmen abgegeben. Dabei wurden teilweise stark divergierende Auffassungen deutlich und konträre Empfehlungen zu verschiedenen Berichtsthemen ausgesprochen. Der breit angelegte Konsultationsprozess hat die Berichterstattung gegenüber dem Deutschen Bundestag substantiell unterstützt.

Die Lärmschutzvorschriften im Fluglärmsgesetz haben sich nach Auffassung der Bundesregierung bewährt. Um die Schutzwirkungen des novellierten Fluglärmsgesetzes in verschiedenen relevanten Teilbereichen zu verbessern, werden im Bericht bereits jetzt erkennbare Möglichkeiten zur Weiterentwicklung spezifischer Schutzregelungen des Fluglärmsgesetzes dargestellt. Unter Berücksichtigung der zum Teil konfligierenden Belange des Luftverkehrs einerseits und der Fluglärm-betroffenen andererseits, die in Stellungnahmen der beteiligten Kreise und anderer Institutionen dargelegt sind, wird mit den in den Bericht aufgenommenen 13 Vorschlägen eine verbesserte Wirksamkeit des Fluglärmsgesetzes und eine erhöhte Akzeptanz bei den Betroffenen angestrebt. Zudem wird im Bericht auf Regelungsoptionen aus dem Bereich des vom Luftverkehrsrecht erfassten aktiven Lärmschutzes durch technische und betriebliche Minderungsmaßnahmen hingewiesen.

Im Rahmen der Erarbeitung und Abstimmung des Berichts wurden in einem mehrstufigen Konsultationsprozess die Stellungnahmen zahlreicher beteiligter Kreise und Institutionen eingeholt und sorgfältig ausgewertet. Der Bericht der Bundesregierung kommt unter anderem auf der Grundlage der Analysen zu dem Ergebnis, dass die Lärmwirkungsforschung gegenüber dem Jahr 2007 durch wissenschaftliche Studien und Untersuchungen Erkenntnisfortschritte erzielt hat und Wirkungszusammenhänge im Hinblick auf die vielfältigen nachteiligen Wirkungen hoher Fluglärmbelastungen auf die betroffenen Bürgerinnen und Bürger weiter absichern konnte. Die Ergebnisse bekräftigen, dass hohe Lärmbelastungen vielfältige negative Auswirkungen haben. Bereits bei der Novelle des Fluglärmsgesetzes im Jahr 2007 erkennbare Entwicklungen wurden bestätigt, Erkenntnisse wurden ausgeweitet und vertieft.

Die Angemessenheit und Geeignetheit der im Jahr 2007 im Rahmen einer umfassenden Abwägung vom Gesetzgeber festgesetzten Werte des § 2 Absatz 2 des Fluglärmsgesetzes wird durch die neuen Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung nicht in Frage gestellt. Der Bericht hält weitere Studien im Bereich der Lärmwirkungsforschung für notwendig, um den Einfluss akustischer Umweltfaktoren auf Gesundheit, Wohlergehen und Schutz der Bevölkerung weiter zu untersuchen und quantitativ zu ermitteln. Weiterer Forschungsbedarf wird insbesondere im Hinblick auf den Umfang und die Mechanismen einer gesundheitlich relevanten Belastung durch Fluglärm sowie zur Vermeidung oder Verringerung fluglärmbedingter Belästigungsreaktionen gesehen.

11. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation, „durch Flugverkehr bedingte Lärmpegel auf weniger als 45 dB_{Lden} 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-summary.pdf?ua=1), in Hinblick auf eine Änderung der für die Festlegung von Lärmschutzbereichen maßgeblichen Schutzzonengrenzwerte (bitte begründen)?

Das Europäische Zentrum für Umwelt und Gesundheit der Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat am 10. Oktober 2018 die „Environmental Noise Guidelines for the European Region“ veröffentlicht. Diese WHO-Leitlinien empfehlen sehr ambitionierte Werte zum Schutz vor Umgebungslärm. Sie stehen insoweit in der Tradition der bisherigen WHO-Leitlinien, insbesondere der „WHO-Night-Noise-Guidelines“ aus dem Jahr 2009 und der „Guidelines for Community Noise“ der WHO aus dem Jahr 2000. Die jetzt erstmals quellspezifischen Empfehlungswerte der WHO behalten die früheren WHO-Empfehlungen zum Teil bei, zum Teil weichen sie in beide Richtungen um einige Dezibel von den früheren Empfehlungen ab.

Bei der Erarbeitung der Empfehlungen der WHO spielte der sehr weit gefasste Gesundheitsbegriff der WHO eine zentrale Rolle: Gesundheit ist danach nicht nur die Abwesenheit von Krankheiten, sondern umfasst auch die Abwesenheit von Beeinträchtigungen, Belästigungen und Störungen sowie die Sicherung von „Well-Being“.

Für die Diskussion über die Wirkungen von Lärm sowie über Schutz- und Minderungskonzepte sind die Analysen und Empfehlungen der Lärmwirkungsforschung von besonderer Relevanz. Allerdings lassen sich aus den Resultaten der Lärmwirkungsforschung grundsätzlich keine eindeutigen Grenzwerte für Geräuscheinwirkungen ableiten. Wie im Bericht erläutert, kann für die somatischen und psychischen Auswirkungen von Umweltlärmbelastungen in der Regel kein Schwellenwert angegeben werden, bei dessen Überschreiten negative Auswirkungen sprunghaft einsetzen. Vielmehr steigen mit einer Zunahme der Belastungen durch Umgebungslärm auch die Wirkungen einschließlich eventueller Gefährdungspotenziale kontinuierlich an. Hinzu kommen beträchtliche inter- und intraindividuelle Variationen in den Reaktionen auf Umgebungslärm.

Der Gesetz- und Verordnungsgeber trifft mit der Festsetzung von Immissionswerten für die relevanten Quellen von Umweltlärm stets eine wertende Zumutbarkeitsentscheidung. Dabei führt das wichtige Anliegen eines möglichst weitreichenden Schutzes der Bevölkerung vor akuten und langfristigen Belastungen und Beeinträchtigungen durch den Lärm der verschiedenen Geräuschquellenarten regelmäßig zu Zielkonflikten mit anderen, ebenfalls politisch bedeutsamen Belangen des Verkehrs, der Wirtschaft und der Gesellschaft. Die geltenden Werte des

§ 2 Absatz 2 des Fluglärmsgesetzes zur Abgrenzung der Schutzzonen orientieren sich maßgeblich an den Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung, berücksichtigen im Rahmen einer umfassenden Abwägung neben den wichtigen Zielen des Fluglärmschutzes allerdings auch teilweise konfligierende Belange von Verkehr, Wirtschaft und Gesellschaft sowie finanzielle Auswirkungen. Auf die Antwort zu Frage 10 wird ergänzend hingewiesen.

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 auflisten), 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 auflisten)?

Das Umweltbundesamt hat im Rahmen des Umweltforschungsplans – jetzt Ressortforschungsplan (REFOPlan) – des Bundesumweltministeriums verschiedene Forschungsvorhaben zu Lärmwirkungen vergeben. Im Einzelnen sind dies im Zeitraum vom Jahr 2015 bis 2018 bzw. von 2019 bis 2021:

Titel REFOPlan Vorhaben	Ausgaben in €			
	2015	2016	2017	2018
FKZ 3712 55 100 Bewertung von Flugrouten unter Lärmwirkungsaspekten	49.000,00	38.048,01		
FKZ 3714 45 100 0 Lärmwirkungen von Infraschall	50.000,00	90.000,00	109.032,00	81.276,00
FKZ 3716 56 101 0 Lärmbelastungssituation in Deutschland			50.000,00	75.000,00
FKZ 3717 43 110 0 Geräuschwirkungen beider Nutzung von Windenergie an Land			78.000,00	112.000,00
FKZ 3717 56 102 0 Einfluss des Lärms auf psychische Erkrankungen des Menschen			65.740,00	47.654,00
<i>Summe</i>	99.000,00	128.048,01	302.772,00	315.930,00
Titel REFOPlan Vorhaben	geplante Ausgaben in €			
	2019	2020	2021	
FKZ 3714 45 100 0 Lärmwirkungen von Infraschall	29.533,25			
FKZ 3716 56 101 0 Lärmbelastungssituation in Deutschland	24.880,50			
FKZ 3717 43 110 0 Geräuschwirkungen beider Nutzung von Windenergie an Land	112.000,00	17.814,00	79.654,68	
FKZ 3717 56 102 0 Einfluss des Lärms auf psychische Erkrankungen des Menschen	131.480,00	65.740,00	87.651,97	
FKZ 3718 43 134 0 Entwicklung der Relation zwischen Belästigung und Belastung durch Lärm von Luftwärmepumpen und Klimageräten	115.000,00	140.000,00	115.000,00	
<i>Summe</i>	412.893,75	223.554,00	282.306,65	

Aus dem Titel 0901-683 31 „Forschungsförderung von Technologievorhaben der zivilen Luftfahrt“ werden keine Projekte zur „Unterstützung der Lärmwirkungs-

forschung“ finanziert bzw. gefördert. Bei den Maßnahmen und Projekten im Luftfahrtforschungsprogramm mit „Lärmbezug“ geht es im Wesentlichen darum, Fluggerät durch aktive und passive Maßnahmen leiser zu machen (Zellen-/Flügel-/Triebwerks-/Klappen-/Fahrwerkslärm) und lärmarme Anflugverfahren zu entwickeln. Auf die Antworten zu den Fragen 6 und 8 wird insoweit verwiesen.

13. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation, „durch Flugverkehr bedingte (nächtliche) Lärmpegel auf weniger als 40 dB L_{night} 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)?

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

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?

Das Fluglärmgesetz dient der lärmschutzorientierten Steuerung der Siedlungsentwicklung in der Flugplatzumgebung und dem Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an Wohngebäuden und schutzbedürftigen Einrichtungen in den Lärmschutzbereichen der größeren zivilen und militärischen Flugplätze in Deutschland. Im Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Fluglärmgesetzes wird erläutert, dass Vorschläge für Absenkungen der Werte des § 2 Absatz 2 des Fluglärmgesetzes nach Fertigstellung und Prüfung der schalltechnischen Daten neuer, lärmgeminderter ziviler Verkehrsflugzeuge sowie neuerer oder umgerüsteter militärischer Transportflugzeuge und der Aufnahme dieser Daten in die Vorschrift für die Berechnung der Lärmschutzbereiche entwickelt werden sollen. Bisher vorliegende, vorläufige Abschätzungen zeigen, dass die Geräuschkinderungen bei den oben genannten Luftfahrzeugen voraussichtlich zu Immissionsminderungen im Umland der zivilen Flughäfen von 1 bis 3 Dezibel führen. Die vorgeschlagenen gesetzlichen Verbesserungsmaßnahmen sollen im Rahmen eines Gesamtpaketes umgesetzt werden. Auf die Antworten zu den Fragen 10, 11 und 13 wird ergänzend hingewiesen.

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?

Für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze legt das im Jahr 2007 novellierte Fluglärmgesetz eigenständige und – gegenüber den Werten für bestehende Flugplätze – nochmals abgesenkte Werte zur Abgrenzung der Schutzzonen fest. Der Bericht der Bundesregierung erläutert unter Bezugnahme auf die Amtliche Begründung zur Gesetzesnovelle von 2007, dass diese abgesenkten Werte dem größeren Planungs- und Gestaltungsspielraum beim Neu- und Ausbau von Flugplätzen Rechnung tragen. Zudem wird die in der Lärmwirkungsforschung nachgewiesene, als „Change-Effect“ bezeichnete erhöhte Belästigungs- und Beeinträchtigungswirkung neuer, geänderter oder verstärkt einwirkender

Lärmquellen durch die verschärften Werte für den Neu- und Ausbaufall in generell-abstrakter Weise berücksichtigt.

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?

Für die Tag-Schutzzonen bei Militärflugplätzen gelten um 3 Dezibel höhere Werte als bei zivilen Flugplätzen. Der Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Fluglärmsgesetzes erläutert dazu, dass diese um 3 Dezibel weniger strengen Werte für die Abgrenzung der Tag-Schutzzonen in der Amtlichen Begründung zur Gesetzesnovelle aus dem Jahr 2007 mit den unterschiedlichen Lärmcharakteristiken an zivilen und militärischen Flugplätzen begründet werden. Die Differenzierung der Werte für die Tag-Schutzzonen trage zudem dem Umstand Rechnung, dass der Betrieb militärischer Flugplätze und die Durchführung militärischer Übungsflüge auf der Grundlage des grundgesetzlichen Verteidigungsauftrags nach Artikel 87a des Grundgesetzes und in Erfüllung zwischenstaatlicher Verpflichtungen nach Artikel 24 des Grundgesetzes erfolge. Daraus resultiere eine erhöhte Zumutbarkeitsschwelle für die in der Umgebung der militärischen Flugplätze auftretenden Fluglärmimmissionen. Diese Erläuterungen aus der Amtlichen Begründung zur Gesetzesnovelle aus dem Jahr 2007 haben weiterhin Gültigkeit.

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)?

Das Umweltbundesamt hat Modellrechnungen vorgenommen, in denen das derzeit bestehende Häufigkeits-Maximalpegel-Kriterium mit der Anwendung eines Aufwach-Kriteriums für die Nacht-Schutzzone verglichen wurde. Diese Berechnungen haben gezeigt, dass die flächenmäßigen Auswirkungen der beiden unterschiedlichen Kriterien zur Festlegung der Nachtschutzzonen nur gering sind und sich sogar kleinere Zonen ergeben.

Zudem haben mehrere Lärmschutzverbände der Betroffenenenseite das Schutzkonzept, das auf der berechneten Häufigkeit zusätzlicher fluglärmbedingter Aufwachreaktion als ergänzendes Kriterium für die Abgrenzung der Nacht-Schutzzone beruht, stark kritisiert und dafür plädiert, ein solches Schutzkonzept nicht zu übernehmen.

18. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2007 strengere als im Fluglärmschutzgesetz (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)?

Nein. Im Hinblick auf baulichen Schallschutz an Wohnungen und schutzbedürftigen Einrichtungen sind seit der Gesetzesnovelle von 2007 die Regelungen des Fluglärmsgesetzes auch nach § 8 Absatz 1 LuftVG zu beachten. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist die Planfeststellungsbehörde deshalb „weder generell berechtigt noch gar verpflichtet, auf der Grundlage des § 9

Absatz 2 LuftVG weiterreichenden baulichen Schallschutz unterhalb der Auslösewerte des Fluglärmschutzgesetzes anzuordnen“ (BVerwG, Beschluss vom 17. Februar 2015 – 4 B 53.14, Rn. 11).

Untergesetzliches Regelwerk

19. Inwieweit entsprechen die auf der DIN 4109 (Ausgabe 1989) basierenden Vorgaben der 2. Fluglärmschutzverordnung (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 Fluglärmschutzgesetzes 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)?
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?

Die Fragen 19, 20 und 25 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat entsprechend der in § 7 des Fluglärmschutzgesetzes formulierten Ermächtigung nach Anhörung der beteiligten Kreise mit Zustimmung des Bundesrates Schallschutzanforderungen einschließlich Anforderungen an Belüftungseinrichtungen unter Beachtung des Standes der Schallschutztechnik im Hochbau festgelegt, denen Wohnungen, die in der Tag-Schutzzone 2 errichtet werden, oder bestimmte Wohnungen und schutzbedürftige Einrichtungen, die nach § 5 Absatz 1 Satz 3 und Absatz 3 des Fluglärmschutzgesetzes zulässigerweise im gesamten Lärmschutzbereich errichtet werden, genügen müssen. Die zweite Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (2. FlugLSV) legt auf Basis der Verordnungsermächtigung des § 7 des Fluglärmschutzgesetzes Anforderungen an den Schallschutz in Form abgestufter Bauschalldämmmaße für Außenbauteile baulicher Anlagen fest. Die Anforderungen an Belüftungseinrichtungen sind in § 3 Absatz 6 der Verordnung geregelt. Die Bundesregierung hat die Verordnungsermächtigung des § 7 des Fluglärmschutzgesetzes zutreffend ausgefüllt. Die Verordnung ermöglicht einen rechtssicheren und sachgerechten Vollzug des novellierten Fluglärmschutzgesetzes. Gleichzeitig verfolgt die Bundesregierung die Diskussionen auch im Hinblick auf den Stand der Schallschutztechnik im Hochbau kontinuierlich.

Die in Frage 19 angesprochene DIN 4109 hat in den letzten Jahren verschiedene Änderungen erfahren. Diese sind unter dem Link www.beuth.de/de/norm/din-4109-1/280079001 abrufbar und jeweils unter der Rubrik „Änderungsvermerk“ angesprochen.

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)?

Auf der Grundlage der Ermächtigung des § 7 des Fluglärmsgesetzes legt die 2. FlugLSV „unter Beachtung des Standes der Schallschutztechnik im Hochbau“ abgestufte Anforderungen an den baulichen Schallschutz von Wohnungen und schutzbedürftigen Einrichtungen in den Lärmschutzbereichen fest. Im Bericht der Bundesregierung werden verschiedene Maßnahmen zur Fortentwicklung der Regelungen der 2. FlugLSV zum baulichen Schallschutz vorgeschlagen: Der bauliche Schallschutz für bestimmte schutzbedürftige Einrichtungen soll räumlich und qualitativ ausgeweitet werden. Zudem soll die Toleranzmarge für frühere, aufgrund behördlicher Anordnungen oder im Rahmen freiwilliger Programme durchgeführter baulicher Schallschutzmaßnahmen grundsätzlich entfallen. Zu prüfen ist jedoch, inwieweit eine Übergangsfrist sachgerecht ist. Weiterhin empfiehlt der Bericht, insbesondere bei Flugplätzen mit regelmäßigem Flugbetrieb in den Randstunden der Nacht anstelle von Lüftern auch neuartige technische Lösungen als erstattungsfähige Schallschutzmaßnahmen für Schlafräume zuzulassen, insbesondere zeitgesteuerte automatische Fensterschließeinrichtungen. Schließlich soll geprüft werden, ob bei Flughäfen mit durchgehendem Nachtflugbetrieb eine erhöhte Realisierungsquote bei den Maßnahmen zum Schutz von Schlafräumen und ein insgesamt verbesserter Schutz erreicht werden kann, wenn in der Nacht-Schutzzone ziviler Flugplätze ein ausgeweiteter Anspruch auf schallgedämmte Zu- und Abluftanlagen für Schlafräume eingeführt wird. Ebenfalls im Hinblick auf das Erreichen einer gesteigerten Realisierungsquote von baulichen Schallschutzmaßnahmen sollen die Anforderungen an den baulichen Schallschutz flexibilisiert und den Anspruchsberechtigten größere Umsetzungsspielräume bei den Maßnahmen des baulichen Schallschutzes eingeräumt werden.

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 Fluglärmschutzgesetzes) 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)?

Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung das Fehlen der Berücksichtigung dieses Korrektursummanden im Regelwerk zum Fluglärmschutz vor dem Hintergrund, dass von Fluglärm Betroffene dadurch schlechter gestellt werden, und welche Maßnahmen wird sie zur Abhilfe ergreifen?

Die Regelungen zur Festsetzung von baulichen Schallschutzmaßnahmen sind für den Straßen- und Schienenverkehrslärm beim Bau oder bei der wesentlichen Änderung von Straßen oder Schienenwegen in der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV) festgelegt. Diese ergänzt die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) hinsichtlich der Anforderungen an den baulichen Schallschutz. Die Anforderungen an den baulichen

Schallschutz innerhalb von Lärmschutzbereichen nach dem Fluglärmschutzgesetz sind dagegen in der 2. FlugLSV geregelt. Beide Regelwerke weisen anwendungsspezifische Unterschiede auf und sind deshalb nicht vergleichbar.

In der Stellungnahme, auf welche die Frage verweist, wird auf die DIN 4109 Bezug genommen. Dieses technische Regelwerk legt keine Kostenerstattungsansprüche für baulichen Schallschutz fest. Das Fluglärmschutzgesetz trifft in Verbindung mit der 2. FlugLSV eine begünstigende Regelung, indem Kostenerstattungsansprüche für Maßnahmen des baulichen Schallschutzes festgelegt werden. Insofern ist eine Schlechterstellung im Sinne der Fragestellung nicht erkennbar.

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)?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch die 2. FlugLSV wurde auch der mit der Schallschutzerstattungsverordnung 1977 festgelegte Höchstbetrag der Erstattung von zuvor 130 DM auf 150 Euro pro Quadratmeter Wohnfläche erhöht. Diese wesentliche Anhebung des Höchstbetrags berücksichtigte die Preisentwicklung im Bausektor. Im Bericht der Bundesregierung wird erläutert, dass die bisher vorliegenden Erkenntnisse aus dem Vollzug darauf hindeuten, dass für den Regelfall des baulichen Schallschutzes der Erstattungshöchstbetrag nach § 5 Absatz 4 der 2. FlugLSV sachgerecht und ausreichend bemessen ist. Die Einhaltung der Höchstkosten stellt den weit überwiegenden Regelfall dar. Der Bericht sieht auch vor, dass die weitere Entwicklung des zugrundeliegenden Baukostenindex und die Fälle des Ausschöpfens des Höchstbetrages genau beobachtet werden, damit geänderte Randbedingungen mit Relevanz für den Wert des Erstattungshöchstbetrages beim baulichen Schallschutz erkannt werden.

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?

In § 9 Absatz 5 des novellierten Fluglärmschutzgesetzes und in der Dritten Verordnung zur Durchführung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (3. FlugLSV) wurden erstmals einheitliche Regelungen zur Außenwohnbereichsentschädigung beim Neu- und Ausbau von Flugplätzen getroffen. Diese Regelungen gehen sowohl im Hinblick auf die Anspruchsvoraussetzungen als auch auf die Anspruchshöhe über die frühere, von der Rechtsprechung anerkannte Praxis bei der Planfeststellung von Flughäfen hinaus. Mit der Neuregelung wurde Rechtssicherheit bei der Außenwohnbereichsentschädigung beim Neu- und Ausbau von Flugplätzen erreicht. Der Bericht der Bundesregierung konstatiert, dass kein Änderungsbedarf an den Regelungen zur Außenwohnbereichsentschädigung erkennbar ist.

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)?

Die angesprochene DIN-Norm wird derzeit von Expertinnen und Experten der beteiligten Kreise erarbeitet. Vollzugserfahrungen liegen noch nicht vor. Demgegenüber hat sich die im Fluglärmschutzgesetz angewandte Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB) langjährig in der Vollzugspraxis des Fluglärmschutzgesetzes bewährt. Das Bundesumweltministerium wird auch weiterhin mit fachlicher Unterstützung des Umweltbundesamtes die Eignung verschiedener Verfahren zur Berechnung von Fluglärmmissionen prüfen. Damit ist sichergestellt, dass neue Entwicklungen zeitnah bewertet werden können.

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)?

Der Bericht empfiehlt, die vorgeschlagenen gesetzlichen Maßnahmen im Rahmen eines Gesamtpakets umzusetzen. Dies gilt auch für die Empfehlung, die zeitliche Staffelung des Entstehens von Erstattungsansprüchen zu streichen. Darüber hinaus ist aus Sicht der Bundesregierung wichtig, dass sich der Bundestag als Gesetzgeber ausführlich mit dem Bericht befassen kann, insbesondere auch im Hinblick auf mögliche Prioritätensetzungen. Den parlamentarischen Beratungen kann insoweit nicht vorgegriffen werden.

Wie der Bericht ausführt, wurde zum Zeitpunkt der Novelle des Fluglärmschutzgesetzes im Jahr 2007 angestrebt, die Kostenfolgen für Maßnahmen des baulichen Schallschutzes in den neu festzusetzenden Lärmschutzbereichen möglichst gleichmäßig auf einen angemessenen langen Zeitraum zu verteilen. Damit sollte verhindert werden, dass bei den Betreibern der erfassten größeren zivilen und militärischen Flugplätze unmittelbar nach der Festsetzung eines Lärmschutzbereichs kurzfristig hohe Kostenbelastungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen anfallen. Nachdem die erstmalige Festsetzung der neuen Lärmschutzbereiche nach den Vorgaben des novellierten Fluglärmschutzgesetzes nunmehr weitgehend abgeschlossen ist, treten bei einer erforderlichen Neufestsetzung eines bereits bestehenden Lärmschutzbereichs wesentlich geringere Kostenfolgen auf, da nach dem Fluglärmschutzgesetz nur in denjenigen Bereichen des Flugplatzumlandes, die bei der Änderung eines Lärmschutzbereichs erstmals von der Tag-Schutzzone 1 oder der Nacht-Schutzzone erfasst werden, Kostenerstattungsansprüche für Maßnahmen des baulichen Schallschutzes an dort bereits vorhandenen, bisher nicht ausreichend schallgeschützten Wohnungen und schutzbedürftigen Einrichtungen neu entstehen.

Für den Flughafen Berlin-Tegel, für den aufgrund der Regelung des § 4 Absatz 7 des Fluglärmschutzgesetzes nach den hier vorliegenden Informationen die erstmalige Festsetzung eines neuen Lärmschutzbereichs nach den Vorgaben des novellierten Fluglärmschutzgesetzes im Jahr 2019/2020 vorgesehen ist, soll die bisher geltende zeitliche Staffelung des Entstehens von Kostenerstattungsansprüchen fortgelten. Daher ist der zum Zeitpunkt der Novelle des Fluglärmschutzgesetzes im Jahr 2007 vom

Gesetzgeber postulierte Grundsatz, die Kostenfolgen für Maßnahmen des baulichen Schallschutzes in einem neu festzusetzenden Lärmschutzbereich möglichst gleichmäßig auf einen angemessen langen Zeitraum zu verteilen, in diesem Fall weiterhin gültig. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 29 verwiesen.

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; bitte begründen)?

Es gilt der Konsensbeschluss der drei Gesellschafter Berlin, Brandenburg und Bund aus dem Jahr 1996 zur Konzentration des Flughafenbetriebs auf den Standort Schönefeld. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 14 bis 16 zu Bundestagsdrucksache 18/13474 verwiesen.

30. Wann wird die Bundesregierung einen Entwurf zur Änderung der 2. Flug-LSV 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)?

Der Bericht empfiehlt, die vorgeschlagenen gesetzlichen Maßnahmen im Rahmen eines Gesamtpakets umzusetzen. Dies gilt auch für mögliche Änderungen der 2. FlugLSV. Zur Vorbereitung eines Vorschlags zur Abschaffung der Toleranzmarge für die Anerkennung früherer Schallschutzmaßnahmen sind im Vorfeld noch grundlegende Daten zu ermitteln, beispielsweise die Anzahl früher durchgeführter Schallschutzmaßnahmen, die Zeiträume der Durchführung, die betroffenen Flughäfen oder die mit den jeweiligen Maßnahmen erreichten Schalldämmmaße.

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 Schutz-zonen vorlegen (bitte begründen)?

Der Bericht empfiehlt, die schalltechnischen Daten neuer Flugzeuge in die Vorschrift für die Berechnung der Lärmschutzbereiche aufzunehmen. Dies wird nach jetzigem Stand voraussichtlich bis zum Jahr 2022 erfolgen, da dann zwei Vorhaben im Rahmen des Ressortforschungsplans des Bundesumweltministeriums zur Ermittlung und Aufbereitung der Schallemissionsdaten der neuen oder geänderten Luftfahrzeugmuster abgeschlossen sein werden.

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), 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?

In § 3 der 2. FlugLSV werden die Schallschutzanforderungen an die Umfassungsbauteile von Aufenthaltsräumen festgelegt. Die Anforderungen sind entsprechend der Verordnungsermächtigung des § 7 des Fluglärmsgesetzes unter Berücksichtigung des Standes der Schallschutztechnik im Hochbau festgelegt worden. Die bewerteten Bauschalldämm-Maße werden in der 2. FlugLSV in Abhängigkeit von den fluglärmbedingten Außenpegeln im Lärmschutzbereich bestimmt. Maßgeblich ist die Lage der baulichen Anlagen innerhalb des jeweiligen Isophonens-Bandes des Lärmschutzbereichs. Für die einzelnen Isophonens-Bänder ist eine Breite von 5 Dezibel (A) vorgegeben. Dies bedingt auch für die Bauschalldämm-Maße eine Abstufung in 5-Dezibel-Schritten. Diese Ausgestaltung der Schallschutzanforderungen hat sich bewährt und stellt einen praxisgerechten und effizienten Vollzug durch die zuständigen Behörden sicher.

33. Wann wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zur Etablierung eines Schallschutzanspruches von in der Tagschutzzone 2 gelegenen lärmsensiblen Einrichtungen (Kitas etc.) vorlegen (bitte begründen)?

Der Bericht empfiehlt, die vorgeschlagenen gesetzlichen Maßnahmen im Rahmen eines Gesamtpakets umzusetzen. Dies betrifft auch die Empfehlung, Regelungen für einen qualitativ verbesserten baulichen Schallschutz besonders lärmsensibler Einrichtungen (Kindertageseinrichtungen, Grundschulen, Krankenhäuser) zu treffen. Über mögliche zeitliche Prioritätensetzungen kann erst nach den Beratungen in den parlamentarischen Gremien entschieden werden.

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 auf-führen)?

Die Gespräche seit Oktober 2017 sind in der Tabelle 1 aufgeführt. Ergänzend wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 18 auf Bundestagsdrucksache 19/1384 verwiesen.

Tabelle: Gespräche auf Leitungsebene zur Thematik des Berichts zur Evaluation des Fluglärmsgesetzes

Vertreterinnen der Bundesregierung	Unternehmen/Verband/Organisation	Datum des Gespräches	Thema des Gespräches
Frau PSt'in Schwarzelühr-Sutter	Bürgerinitiativen Hohentengen sowie Klettgau gegen Fluglärm und Flugverkehrsbelastung	10.11.2017	Schutz vor Fluglärm
Frau BM'in Schulze	Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)	17.08.2018	Fluglärm, Umwelt und Luftverkehr
Frau BM'in Schulze	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)	29.08.2018	Nachhaltigkeitsstrategien der deutschen Flughäfen, Gesetz zum Schutz vor Fluglärm
Leiterin der BMU-Abteilung Immissionsschutz, Anlagensicherheit, Verkehr, Chemikaliensicherheit, Umwelt und Gesundheit	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmmmissionen (ADF), Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF)	21.11.2018	Evaluierung und Überarbeitung des Gesetzes zum Schutz vor Fluglärm, Luftverkehrsgesetz
Frau BM'in Schulze	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmmmissionen (ADF), Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF)	17.01.2019	Bericht zur Evaluation des Gesetzes zum Schutz vor Fluglärm, Aufgaben der örtlichen Fluglärmmmissionen
Herr Sts Guido Beermann	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)	09.07.2018	Fluglärmschutzgesetz

In der nachstehenden Tabelle sind insbesondere die Stellungnahmen, Positionspapiere etc. aufgeführt, die im Rahmen der Länder- und Verbändebeiträge zum Entwurf des Berichts zur Evaluation des Fluglärmsgesetzes an das innerhalb der Bundesregierung federführend zuständige Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gerichtet wurden. Darüber hinaus berühren zahlreiche weitere, hier nicht im Einzelnen aufgeführte Schreiben, Eingaben und sonstige Beiträge verschiedene, von der Berichterstattung zum Fluglärmsgesetz mit erfasste Aspekte.

Tabelle: Stellungnahmen, Positionspapiere etc. zu Themen des Berichts zur Evaluation des Fluglärmsgesetzes

Unternehmen/Verband/ Organisation	Titel der Stellungnahme/des Positionspapiers etc.	Datum des Eingangs
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV), Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)	Faktenpapier zum Fluglärmbericht des Umweltbundesamtes	Oktober 2017
Eisenbahn-Bundesamt	Länder- und Verbändebeitragung FluLärmG	26.04.2018
stop-fluglärm.de, Aktionsbündnis für ein lebenswertes Berlin Brandenburg, Bündnis SüdOst gegen Fluglärm, Verein zur Förderung der Umweltverträglichkeit des Verkehrs	Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes und der untergesetzlichen Normen	01.05.2018
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr	Entwurf des Berichts nach § 2 Absatz 3 Fluglärmschutzgesetz; Länder- und Verbändebeitragung zum Berichtsentwurf	08.05.2018
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt	Entwurf des Berichts nach § 2 Abs. 3 Fluglärmschutzgesetz – Stellungnahme der Länder	28.05.2018
Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft	Entwurf eines Berichts zur Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes	09.05.2018
Flughafen Leipzig/Halle GmbH	Entwurf des Berichts nach § 2 Absatz 3 Fluglärmschutzgesetz	14.05.2018
Stadtverwaltung Offenbach	Entwurf zum Evaluierungsbericht zum Fluglärmschutzgesetz	14.05.2018
Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung	Länder- und Verbändebeitragung: Entwurf eines Berichts zur Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes (§ 2 Abs. 3 FluLärmG)	15.05.2018
Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr, Freie und Hansestadt Bremen	Stellungnahme zum Entwurf eines Berichts zur Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes (§ 2 Abs. 3 FluLärmG)	15.05.2018
stop-fluglärm.de	Korrekturerepfehlungen des Entwurfs vom 04.04.2018 BUNB zur Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes	15.05.2018
Kreisverwaltung Groß-Gerau	Stellungnahme ZRM zum Berichtsentwurf des BMU FLG	16.05.2018
Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin	Ihr Entwurf des Berichts zur Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes und der 1.3. FlugLSV vom 04.04.2018	17.05.2018
Deutsches Institut für Luft- und Raumfahrt (DLR)	Kommentar Bericht Evaluierung Fluglärmschutzgesetz	17.05.2018
ver.di Bundesvorstand	Stellungnahme ver.di	17.05.2018
Flughafen Dresden GmbH	Entwurf des Berichts nach § 2 Absatz 3 Fluglärmschutzgesetz	17.05.2018

Unternehmen/Verband/ Organisation	Titel der Stellungnahme/des Positionspapiers etc.	Datum des Eingangs
Deutscher Reiseverband (DRV)	Entwurf des Berichts nach § 2 Absatz 3 Fluglärmsgesetz	17.05.2018
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Freie und Hansestadt Hamburg	Stellungnahme der norddeutschen Landesluftfahrtbehörden zum Bericht der Bundesregierung zum Fluglärmschutzgesetz	17.05.2018
Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Energie Sachsen-Anhalt	Länder- und Verbändebeitrag: Entwurf eines Berichts zur Evaluation des Fluglärmsgesetzes (§ 2 Abs. 3 FluLärmG)	17.05.2018
Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein	Länder- und Verbändebeitrag: Entwurf eines Berichts zur Evaluation des Fluglärmsgesetzes (§ 2 Abs. 3 FluLärmG)	17.05.2018
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr des Saarlandes	Entwurf des Berichts nach § 2 Absatz 3 Fluglärmsgesetz; Länder- und Verbändebeitrag zum Berichtsentwurf	17.05.2018
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmskommissionen (ADF)	Stellungnahme zum Entwurf des Fluglärmsberichts vom 4.4.2018	18.05.2018
Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt Mecklenburg-Vorpommern	Länder- und Verbändebeitrag: Entwurf eines Berichts zur Evaluation des Fluglärmsgesetzes (§ 2 Abs. 3 FluLärmG)	18.05.2018
Behörde für Umwelt und Energie der Freien und Hansestadt Hamburg	Stellungnahme Behörde für Umwelt und Energie Hamburgs zum Entwurf des Berichts nach § 2 Abs. 3 Fluglärmsgesetz	18.05.2018
Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten des Landes Rheinland-Pfalz	Länder- und Verbändebeitrag: Entwurf eines Berichts zur Evaluation des Fluglärmsgesetzes (§ 2 Abs. 3 FluLärmG)	18.05.2018
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg	Länder- und Verbändebeitrag: Entwurf eines Berichts zur Evaluation des Fluglärmsgesetzes (§ 2 Abs. 3 FluLärmG)	18.05.2018
Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr	Länder- und Verbändebeitrag: Entwurf eines Berichts zur Evaluation des Fluglärmsgesetzes (§ 2 Abs. 3 FluLärmG)	18.05.2018
Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW	Stellungnahme zum Entwurf eines Berichts zur Evaluation des Fluglärmsgesetzes (§ 2 Abs. 3 FluLärmG)	18.05.2018
Bürgerverein Brandenburg-Berlin e. V. (BVBB)	Stellungnahme des BVBB zum Entwurf des Berichts nach § 2 Abs. 3 FluLärmG	18.05.2018
Arbeitsring Lärm (ALD) der Deutschen Gesellschaft für Akustik (DEGA)	Stellungnahme der ALD zum Berichtsentwurf des BMU zur Evaluierung des FluLärmG	18.05.2018
Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF)	BVF-Stellungnahme zum BMU-Entwurf eines Fluglärmsberichtes der Bundesregierung	18.05.2018
Board of Airline Representatives in Germany (BARIG)	Stellungnahme zum Entwurf eines Berichts des BMU	18.05.2018

Unternehmen/Verband/ Organisation	Titel der Stellungnahme/des Positionspapiers etc.	Datum des Eingangs
Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen (ADV)	ADV-Stellungnahme zum BMU-Entwurf der Bundesregierung zur Evaluierung des FluLärmG	18.05.2018
Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft (BDL)	BDL-Stellungnahme „Fluglärmschutz verbessern“	18.05.2018
Deutscher Industrie- und Handelskammertag (DIHK)	Stellungnahme Fluglärmschutzgesetz	18.05.2018
Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI)	Länder- und Verbändebeitrag: Entwurf eines Berichts zur Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes (§ 2 Abs. 3 FluLärmG)	18.05.2018
Flughafen München GmbH	Stellungnahme zum Entwurf des Berichts nach § 2 Absatz 3 Fluglärmschutzgesetz	18.05.2018
Deutsches Verkehrsforum (DVF)	Fluglärmschutzgesetz – Stellungnahme zum Entwurf des Evaluierungsberichtes	18.05.2018
Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg	Entwurf des Berichts nach § 2 Absatz 3 Fluglärmschutzgesetz – Länder- und Verbändebeitrag	22.05.2018
Stadtverwaltung Frankfurt am Main	Stellungnahme Fluglärmschutzbericht der Bundesregierung	23.05.2018
Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	Entwurf des Berichts nach § 2 Absatz 3 Fluglärmschutzgesetz	24.05.2018
Fraport AG	Länder- und Verbändebeitrag zum BMU-Berichtsentwurf nach § 2 Abs. 3 FluLärmG	24.05.2018
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg	Länder- und Verbändebeitrag: Entwurf eines Berichts zur Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes (§ 2 Abs. 3 FluLärmG)	24.05.2018
Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt	Entwurf des Berichts nach § 2 Abs. 3 Fluglärmschutzgesetz – Ergänzung	28.05.2018
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin	Stellungnahme SenUVK zum Entwurf des Berichts nach § 2 Abs. 3 Fluglärmschutzgesetz	30.05.2018
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung	Stellungnahme des Landes Hessen bez. Fluglärmschutzgesetz Bericht der Bundesregierung	08.06.2018
stop-fluglärm.de	FlugLSV 3 ABE Gutachterdifferenz	14.08.2018
Deutscher Naturschutzring (DNR)	Gesetz zum Schutz vor Fluglärm	19.10.2018
Zahlreiche Gebietskörperschaften im Umfeld deutscher Flughäfen	Unterstützung der Einschätzungen und Forderungen der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmschutzkommissionen (ADF)	09.08.2018 bis 16.01.2019