

**DEUTSCHER BUNDESTAG**

**Ausschuss für Umwelt, Naturschutz  
und Reaktorsicherheit  
16. WP**

**Ausschussdrucksache 16(16)20\*\***

**Öffentliche Anhörung**

**zum Gesetzentwurf der Bundesregierung**

**Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor  
Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen  
(BT-Drucksache 16/508)**

**Fragenkatalog**

**der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS  
90/DIE GRÜNEN**

## Lärnwirkungsforschung

### Fragen der Fraktion der CDU/CSU

1. Vorgaben zum einzuhaltenden Lärmschutz an Flughäfen beeinflussen die Wettbewerbsfähigkeit der Flughäfen im internationalen Rahmen.
  - a. Welche gesetzlichen Regelungen oder Vereinbarungen an den großen Hubflughäfen regeln den Lärmschutz in den einzelnen Ländern der Europäischen Union und welche Grenzwerte wurden in diesen Ländern auf welcher wissenschaftlichen Basis dafür festgelegt?
2. In der Praxis und bei Gerichten ist die Fluglärmprognose der Wissenschaftler Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng als aktueller Stand der Lärnwirkungsforschung anerkannt.
  - a. Wäre das Schutzkonzept dieser Autoren eine geeignete Grundlage für eine Novellierung der Fluglärmgesetzgebung, insbesondere zur Festlegung von fachplanungsrechtlichen Zumutbarkeitskriterien?
3. Der Gesetzesvorschlag sieht in Artikel 1, §2 Abs.2, Ziffern 1-4 als Schutzkonzept akustische Maße für die Grenzwerte vor, einerseits den äquivalenten Dauerschallpegel, andererseits die Einhaltung einer maximalen Anzahl von Maximalpegelüberschreitungen. Dieses Konzept berücksichtigt die bislang bekannten Erkenntnisse der Lärnwirkungsforschung. Im Ergebnis einer umfangreichen Studie für das Regierungspräsidium Leipzig zur Bewertung der Ausbauvorhaben des Flughafens Halle/Leipzig wurden neue physiologische Kriterien für Flughäfen mit substantiellem Nachtflugverkehr mit einem neuen Schutzkonzept entwickelt. Dieses Schutzkonzept wird hinsichtlich des Genehmigungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Leipzig/Halle beim Bundesverwaltungsgericht auf den juristischen Prüfstand gestellt.
4. Worin bestehen die wesentlichen Unterschiede dieser beiden Nachtschutzkonzepte?
5. Ist es angesichts der in der DLR-Nachtfluglärmstudie angegebenen Anzahl von im Mittel 24 spontanen (auch ohne Fluglärm auftretenden) natürlichen Aufwachreaktionen während des Nachtschlafs medizinisch begründbar, dass bereits eine zusätzliche, durch Fluglärm ausgelöste Aufwachreaktion als relevante Beeinträchtigung der Schlafqualität betrachtet werden muss?
6. Nach der DLR-Studie sind fluglärminduzierte Aufwachreaktionen während einer Nacht bei gleichem Mittelungspegel umso häufiger, je mehr Einzelereignisse auftreten. Eine Schutzgebietsdefinition auf Grundlage des einfach zu ermittelnden Mittelungspegels, wenn sie auf die demnach kritischere Situation mit vielen leiseren Einzelereignissen justiert wird, würde die Betroffenen genauso bzw. im Falle der Abflugstrecken (weniger, dafür lautere Fluglärmereignisse) sogar besser schützen, als das vergleichsweise komplizierte von der DLR-Studie vorgeschlagene Verfahren.
  - a. Sprechen dennoch gewichtige Gründe dagegen, die Definition der Schutzzonen nach Fluglärmschutzgesetz nur auf den Mittelungspegel zu stützen? Falls ja, könnten – soweit gesicherte Erkenntnisse und ein anerkanntes Beurteilungsverfahren vorliegen – notwendige Folgerungen aus der Verteilung der Maximalpegel (besser) in der nach § 7 des Fluglärmschutzgesetzes noch zu erlassenden Verordnung über Schallschutzanforderungen oder in einer Schallschutzverordnung zum Luftverkehrsgesetz berücksichtigt werden?
7. In Alternative zu den in Artikel 1, §2 Abs.2, Ziffern 1-4 genannten akustischen Grenzwerten wurde im Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Leipzig ein neues Schutzkonzept für die Nacht mit neuen physiologischen Grenzwerten angewendet.
8. Ist es vor diesem Hintergrund aus gesetzgeberischer Sicht sinnvoll, die in Artikel 1, §2 Abs.3 vorgeschlagenen Jahreszahlen und Intervalle kürzer zu gestalten (z.B. 5 statt 10 Jahre), um den aktuellen Stand der Erkenntnisse der Lärnwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik schneller als bisher üblich wirkungsvoll berücksichtigen zu können?

9. Das Schutzkonzept des Entwurfes des Fluglärmsgesetzes legt für den Tag Dauerschallpegel und für die Nacht eine Kombination aus Dauerschall- und Einzelschallpegel fest.
10. Sind die vorgeschlagenen Grenzwerte aufeinander abgestimmt, oder geht das Einzelschallkriterium über die Grenzen des Dauerschallpegelkriteriums hinaus?
11. Welche wissenschaftlich und empirisch verifizierbaren Erkenntnisse sprechen für die Festlegung?
12. Können die folgenden, auf den Mittelungspegel (äquivalenter Dauerschallpegel) bezogenen Kriterien für die Lärmschutzzonen durch die Erkenntnisse der medizinischen und soziologischen Lärmwirkungsforschung gestützt werden:
13. Sanierungswerte zur Abwehr von Gesundheitsgefahren durch Fluglärm von tagsüber 65 dB(A) (Tagschutzzone 1) und nachts 55 dB(A) (Nachtschutzzone 1),
14. Zumutbarkeitsgrenzen beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Flugplätzen zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch Fluglärm von tagsüber 60 dB(A) (Tagschutzzone 2) und nachts 50 dB(A) (Nachtschutzzone 2)?
15. Für die Verkehrsträger Schiene und Straße und im Rahmen der EU Richtlinie Umgebungslärm gilt ein für die Ermittlung und Bewertung des Lärms maßgeblicher Bezugszeitraum von einem Jahr. Das derzeitige Fluglärmsgesetz und der vorliegende Regierungsentwurf des Fluglärmschutzgesetzes schreiben dagegen zugunsten der Lärmbetroffenen als Bezugszeitraum die sechs verkehrsreichsten Monate vor.
16. Wie ist dieses aus Standort- und Wettbewerbssicht zu bewerten?
17. Gibt es belastbare und wissenschaftliche Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung zu einem kürzeren Bezugszeitraum zur Ermittlung und Bewertung von Fluglärm, als den im Gesetzentwurf vorgesehenen und üblichen Zeitraum der sechs verkehrsreichsten Monate?
18. Es ist zu erwarten, dass durch Anwendung weiteren Ausschöpfungspotentials von Lärm mindernden technischen und operationellen Maßnahmen zukünftig Flugzeuge noch leiser werden. Selbst bei weiter ansteigenden Flugbewegungen würden die nach Artikel 1, §2 Abs.2, Ziffern 1-4 ausgewiesenen Schutzzonen dann voraussichtlich schrumpfen, da äquivalente Dauerschallpegel und fluglärmbedingte Maximalpegel trotz der Erhöhung der Bewegungszahlen sinken werden, und daher neue, näher am jeweiligen Flughafen liegende Wohnbebauung durch die Gemeinden ausgewiesen werden können. Hingegen ist aus der Lärmwirkungsforschung zu erwarten, dass die Belastung der Bevölkerung (z.B. Belästigung, Schlaf- und Ruhestörung) durch die Erhöhung der Bewegungszahlen dieser Schrumpfung nicht folgt.
19. Wie kann auch zukünftig sichergestellt werden, dass einerseits der betroffenen Bevölkerung das subjektive und objektive Schutzbedürfnis, andererseits den Flughafensbetreibern das wirtschaftliche Wachstum ermöglicht wird?

#### **Fragen der Fraktion der SPD**

1. Entspricht der Gesetzentwurf der aktuellen Lärmwirkungsforschung?
2. Wie bewerten Sie die Lärmsituation im Umland der größeren Flugplätze? Wie wird sie sich auch im Hinblick auf das stetige Wachstum des Flugverkehrs in Zukunft weiter entwickeln?
3. Steht die Beeinträchtigung durch Lärm mit der sozioökonomischen Stellung im Zusammenhang?
4. Wie beurteilen Sie die in Feldstudien gefundenen Beeinträchtigungen von Aufmerksamkeits-, Gedächtnis-, und Leseleistungen sowie der Leistungsmotivation bei lärmbelasteten Kindern?

### **Fragen der Fraktion der FDP**

1. Entsprechen die im Gesetzentwurf festgelegten Grenzwerte zur Einrichtung von Lärmschutzbereichen nach Ihrer Auffassung dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung?
2. Stellen die im Gesetzentwurf enthaltenen Lärmwerte einen angemessenen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Interessen der Beteiligten dar?
3. Wie bewerten Sie aus Sicht des Gesundheitsschutzes, dass der Gesetzentwurf für neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze einerseits und bestehende Flugplätze andererseits jeweils unterschiedliche Lärmwerte festsetzt?
4. Ist eine Differenzierung zwischen zivilen und militärischen Flugplätzen, wie sie im Gesetzentwurf vorgesehen ist, aus Gründen des Gesundheitsschutzes sachgerecht?
5. Teilen Sie die Einschätzung, dass die Lärmwerte für militärische Flugplätze nicht aufgrund von Aspekten des Gesundheitsschutzes festgelegt wurden, sondern vor allem fiskalische Ursachen haben?
6. Halten Sie die Lärmwerte der jeweiligen Nacht-Schutzzonen insbesondere im Hinblick auf die Berücksichtigung der Einzelschallereignisse für ausreichend? Wenn nein, welchen Wert würden Sie vorschlagen?
7. Ist eine weitere Differenzierung der Nacht-Schutzzonen analog zu den Tag-Schutzzonen sinnvoll?
8. Wie beurteilen Sie den gewählten Bezugszeitraum für die Ermittlung und Bewertung des Lärms, nämlich einer Mittelung über die sechs verkehrsreichsten Monate?
9. Halten Sie einen längeren Bezugszeitraum von beispielsweise einem Jahr für angemessener?
10. Welchen rechtlichen Auswirkungen wird das novellierte Gesetz in der jetzigen Form auf die Flugplätze haben, die aufgrund ihrer Betriebsgenehmigung bereits heute strengeren Grenzwerten für die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen unterliegen?

### **Fragen der Fraktion DIE LINKE.**

1. Welche wissenschaftlichen Erkenntnisse gibt es unter dem Aspekt des Gesundheitsschutzes und der Gesundheitsvorsorge für die zulässige Belastung von Menschen durch Fluglärm am Tage, in der Nacht und bei Aufenthalt im Freien?
2. Sind vor dem Hintergrund dieser wissenschaftlichen Erkenntnisse die im Gesetzentwurf festgelegten Grenzwerte auseichend?
3. Werden durch die Grenzwerte des Gesetzes Verbesserungen für die Anwohner und Planungssicherheit für die Flughäfen erreicht?
4. Halten Sie die festgelegte zeitliche Staffelung der Grenzwerte für „neue und wesentlich baulich erweiterte Flugplätze“ für sachgerecht?
5. Halten Sie die im Gesetzentwurf festgelegten höheren Grenzwerte für bestehende Flugplätze sachgerecht?
6. Halten Sie zusätzliche gesetzliche Kann- oder Soll-Bestimmungen zum Schutz der Menschen vor Fluglärm - insbesondere bezüglich des Aufenthaltes im Freien und des Schutzes der Nachtruhe – für erforderlich?

### **Fragen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

1. Wie beurteilen Sie die im Gesetzentwurf vorgeschlagenen Regelungen bezüglich der Lärmgrenzwerte vor dem Hintergrund der aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung?
2. Gibt es aus Sicht der Lärmwirkungsforschung gravierende Unterschiede in der Wirkung sowie der Wahrnehmung von militärischem und zivilem Lärm?
3. Halten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehene Heraufsetzung der Werte für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 an neuen oder wesentlich baulich erweiterten militärischen Flugplätzen um je 3 Dezibel (so genannter Militärbonus) gegenüber den zivilen Flughäfen unter Lärmschutzgesichtspunkten für vertretbar?
4. Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen Regelungen zur Anpassung der Lärmgrenzwerte an die aktuellen Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung?
5. In welcher Art und Weise beeinflusst Ihrer Einschätzung nach das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 16. März 2006 zum Ausbau des Schönefelder Flughafens BBI, insbesondere zum Nachtflugverbot in der Kernzeit und zu den übrigen Nachtflugbeschränkungen, die Regelungen zu den Grenzwerten für die Nacht im vorliegenden Gesetz?
6. Sind die Regelungen zur Gültigkeit der strengeren Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Flughäfen erst nach 2010 ihrer Meinung nach vertretbar?

## **Planungs- und Baurecht**

### **Fragen der Fraktion der CDU/CSU**

1. Inwieweit wird die Forderung aller Betroffener (Flughäfen und Anwohner) nach Planungs- und Rechtssicherheit sowie Verfahrensbeschluss mit dem vorliegenden Gesetzentwurf erfüllt?
2. Eine zentrale Forderung an den Gesetzentwurf ist es, in Zukunft weitere Nutzungskonflikte zwischen den Kommunen im Umfeld der Flughäfen und den Flughafenbetreibern zu vermeiden, indem Bauverbote ausgesprochen werden.
  - Wie beurteilen Sie die Regelungen des Gesetzentwurfs im Hinblick auf die Siedlungssteuerung im Umfeld von Flughäfen?
  - Werden die Interessen beider Seiten angemessen berücksichtigt?
  - Welche Ausnahmeregelungen vom Bauverbot halten sie für angemessen und unter dem Gesichtspunkt des Eigentumsschutzes für geboten?
3. Ist eine genügende Haftung von Bauherren und Architekten bei Vernachlässigung lärmschutzrechtlicher Baubestimmungen bereits jetzt in Gesetzen vorhanden? Wenn Nein, wie ist eine Haftung der Bauherren und Architekten bei Vernachlässigung lärmschutzrechtlicher Baubestimmungen zukünftig auszugestalten?
4. Die Dimensionierung des baulichen Schallschutzes soll laut Gesetzentwurf in einer nachfolgenden Rechtsverordnung festgelegt werden.  
Müsste nicht gleichzeitig mit dem Artikelgesetz eine Verordnung über die Schallschutzdimensionierung in Kraft gesetzt werden, um das Gesetz vollziehbar zu machen?
5. Sollte, wie im 1. Referentenentwurf vorgesehen, eine Nachtschutzzone 2 mit Baubeschränkungen vorgesehen werden?

6. In welchem Umfang, insbesondere in welcher Anzahl, sind die in Art.1 §3, §7 und §15 im Rahmen der „beteiligten Kreise“ aufgeführten Lärmschutz- und Umweltverbände als zu beteiligen anzusehen?
7. Ist die in Art.2 §19a Abs.b LuftVG vorgeschriebene Veröffentlichungspflicht gleichzusetzen mit der Veröffentlichungspflicht nach UIG?

### **Fragen der Fraktion der SPD**

1. Wie bewerten Sie den Entwurf für ein neues Fluglärmsgesetz in Bezug auf die Ziele
  - a) spürbare Ausweitung des Schutzes der Betroffenen,
  - b) Verbesserung der Rechts- und Planungssicherheit für alle Beteiligten und
  - c) Vorbeugung vor der Entstehung künftiger Lärmkonflikte ?
2. Ist der Gesetzentwurf geeignet, „Richterrecht“ zu ersetzen?
3. Ist das Gesetz ein tragfähiger Ausgleich zwischen den Belangen der Luftfahrt und den Lärmschutzbedürfnissen der betroffenen Flughafenanwohner?
4. Sind die in dem Gesetzentwurf aufgeführten Begründungen für eine „wesentliche Änderung“ des Flugplatzes ausreichend, oder sollte diese Definition im Sinne der Planungs- und Rechtssicherheit noch detaillierter bzw. nachvollziehbarer festgelegt werden?
5. Wie werden sich nach Ihrer Einschätzung die im Gesetzentwurf vorgesehenen Baubeschränkungen und abgestuften Bauverbote auf die Siedlungsentwicklung im Flugplatzumland auswirken?
6. Sind die Belange der betroffenen Kommunen sachgerecht berücksichtigt?
7. Werden unbesiedelte Freiflächen um die Flugplätze in hinreichendem Umfang gesichert?
8. Ermöglicht der Gesetzentwurf eine adäquate Information der Betroffenen bei fluglärmrelevanten (Planungs-) Entscheidungen?
9. Ist die Regelung in Artikel 2 zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes in § 8 Abs. 1 ausreichend, um die Verknüpfung von Luftverkehrsrecht und Fluglärmschutzgesetz herzustellen und die Verbindlichkeit der im Fluglärmschutzgesetz festgelegten Grenzwerte für den Neu- und Ausbau von Flughäfen sicher zu stellen?
10. Wie bewerten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehenen Grenzwerte zur Festlegung der Lärmschutzzonen (Tag, Nacht) im Hinblick auf neuere Planfeststellungsbeschlüsse, Gerichtsurteile und freiwillige Schallschutzprogramme?
11. Wie beurteilen Sie die unterschiedliche Festsetzung von Grenzwerten für bestehende Flugplätze und für den Neu- und Ausbau von Flugplätzen? Wie schätzen Sie die Auswirkungen des Gesetzentwurfs auf Vorhaben zum Ausbau von Flughäfen ein?
12. Sollte der Regelungsansatz des Gesetzentwurfs, der den passiven (baulichen) Schallschutz und Baubeschränkungen betrifft, beibehalten oder um weitere Lärmreduzierungsinstrumente ergänzt werden?

### **Fragen der Fraktion der FDP**

1. Erwarten Sie vom vorgelegten Gesetzentwurf die Planungs- und Rechtssicherheit, die das alte Fluglärmsgesetz schon lange nicht mehr bietet und von den Flughafenbetreibern eingefordert wird?

2. Halten Sie es für sachgerecht, in den Regelungsbereich des Fluglärmsgesetzes auch den Neubau und die bauliche Erweiterung von Flugplätzen einzubeziehen, oder stimmen Sie der Meinung zu, dass Regelungen zum Neu- und Ausbau von Flugplätzen stattdessen im Planungsrecht, d.h. im Luftverkehrsgesetz bzw. in der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, verankert werden sollten?
3. Wie bewerten Sie die Kriterien für die sonstige wesentliche bauliche Erweiterung eines Flugplatzes nach Artikel 1 § 2 Satz 4 des Gesetzentwurfs?
4. Wie beurteilen Sie die Kriterien für eine wesentliche Veränderung der Lärmbelastung nach Artikel 1 § 4 Abs. 5 des Gesetzentwurfs?
5. Wird der vorliegende Gesetzentwurf dem Anspruch einer angemessenen Siedlungssteuerung gerecht?
6. Halten Sie die Ausnahmeregelungen zum Bauverbot in § 5 des Gesetzentwurfs insgesamt für gerechtfertigt? Wenn nein,
  - a. warum nicht?
  - b. Welche einzelnen Ausnahmeregelungen halten Sie allerdings für sinnvoll?
7. Welche Auswirkungen wird § 5 n.F. nach Ihrer Einschätzung in der Praxis haben?
8. Trägt diese Regelung insbesondere dazu bei, in der Zukunft Raumnutzungskonflikte zu entschärfen? Wenn nein, warum nicht?
9. Wie ist § 5 n.F. im Hinblick auf die bauliche Erweiterung bereits bestehender Errichtungen auszulegen? Können also bestehende Krankenhäuser, Altenheime etc. in den Schutzzonen weiterhin baulich erweitert werden?
10. Halten Sie die Sanktionen für Fälle, in denen Bauherren innerhalb des Lärmschutzbereiches Gebäude errichten, ohne die erforderlichen Schallschutzanforderungen einzuhalten, für ausreichend?
11. Sind die Regelungen zur Beteiligung der Öffentlichkeit angemessen?

#### **Fragen der Fraktion DIE LINKE.**

1. Halten Sie den in § 4 Absatz 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm definierten Anwendungsbereich des Gesetzes für sachgerecht?
2. Halten Sie die zur Festsetzung der Lärmschutzbereiche gewählte sog. Sigma-Regelung für sachgerecht und sinnvoll in ihrer Anwendung?
3. Halten Sie die in § 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm getroffenen Festlegungen für Bauverbote und die davon möglichen Ausnahmen für sinnvoll?
4. Halten Sie die in § 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm enthaltenen Kriterien und insbesondere die vorgeschlagenen Grenzwerte und den Dauerschallpegel LAeq zur Einrichtung der Lärmschutzbereiche für die Tagschutzzonen und die Nachtschutzzone für sinnvoll und angemessen?
5. Halten Sie die für die Nachtschutzzonen gewählten Kriterien inklusive des zusätzlichen Kriteriums L<sub>Amax</sub> für einen Schutz der Nachtruhe der Anwohner für ausreichend?
6. Wie beurteilen Sie die festgelegten Grenzwerte und gesetzlichen Bestimmungen vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen an den Flughäfen Hamburg und München sowie des am 16.3.2006 ergangenen Urteils des Bundesverwaltungsgerichts zum Bau des Flughafens Berlin-Brandenburg-International?
7. Halten Sie die im Gesetzentwurf vorgesehenen Beteiligungsrechte für Anwohner und anerkannte Lärmschutz- und Naturschutzverbände für ausreichend?

### **Fragen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

1. Wie beurteilen Sie den ursprünglich im Entwurf des Bundesumweltministeriums enthaltenen Vorschlag zur Einschränkung der Bebauung, nach dem die Möglichkeit, Wohnungen in der Schutzzone 1 zu errichten, wenn zum Zeitpunkt der Festsetzung des Lärmschutzbereiches ein Bebauungsplan oder § 34 Baugesetzbuch dies zulässt, entschädigungsfrei 7 Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereiches erlischt?
2. Ist das Ziel einer zukünftigen Verhinderung von lärmempfindlicher Nutzung im Flughafenumfeld mit dem vorliegenden Gesetzentwurf zu erreichen, nach dem Wohnungen auch nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs im Geltungsbereich eines bekannt gemachten Bebauungsplans errichtet werden können, wenn dieser der Erhaltung, der Erneuerung, der Fortentwicklung einschließlich einer Erweiterung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen dient und keine in Betracht kommenden anderweitigen Planungsmöglichkeiten für die weitere bauliche Entwicklung der Gemeinde bestehen?
3. Welche Regelungen sind Ihrer Meinung nach für eine lärmschutzoptimierte Siedlungsentwicklung in Flughafennähe erforderlich?
4. Teilen Sie die Auffassung, dass die neue Bestimmungen den Genehmigungsbehörden und Gerichten keine Möglichkeit mehr lassen, an einzelnen Standorten anspruchsvollere Lärmwerte festzusetzen, weil ihnen zur Folge bei Planfeststellungsverfahren und Genehmigungen für Flugplätze die Lärmgrenzwerte des Fluglärmsgesetzes zur Festlegung von Lärmschutzbereichen im Rahmen der Abwägung zugrunde gelegt werden?
5. Welche bereits existierenden Rechtsinstrumente für aktiven Lärmschutz im Genehmigungs- und Planungsrecht (lt. EU-Betriebsbeschränkungsrichtlinie) sollten Ihrer Meinung nach die mit dem Gesetz vorgesehen Maßnahmen zum passiven Schallschutz flankieren, um einen wirksamen Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm sicher zu stellen?

## **Berechnungsverfahren / Kostenfolgen**

### **Fragen der Fraktion der CDU/CSU**

8. In jüngster Vergangenheit sind einige Planfeststellungsbeschlüsse ergangen bzw. wurden von den Verwaltungsgerichten verhandelt.  
In welchem Verhältnis steht der Gesetzentwurf zu den jüngsten Entscheidungen der Verwaltungsgerichte zur Planfeststellung von Flughafenausbauten?
9. Der Luftverkehrsstandort Deutschland steht im Wettbewerb mit anderen Standorten in Europa. Die Hubflughäfen in Paris, Madrid, Amsterdam oder London stehen für Umsteigeverbindungen in Konkurrenz zu den deutschen Flughäfen, vor allem zu München und Frankfurt/Main.  
Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf im Vergleich zum Schutz vor Fluglärm in anderen europäischen Ländern unter dem Wettbewerbsaspekt, aber auch unter dem Aspekt der Planungsbeschleunigung und Entbürokratisierung?

10. In der EU-Richtlinie zur Harmonisierung der Erfassung und Bekämpfung von Umgebungslärm ist im Hinblick auf die Berechnung von Fluglärm das Berechnungsverfahren ECAC Doc. 29 vorgeschlagen worden. Als Vorbild für dieses Verfahren gilt die „Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen an Flugplätzen“. Hat sich dieses Berechnungsverfahren bewährt und sollten wir grundsätzlich auch weiterhin an diesem, in der Rechtsprechung bestätigten Berechnungsverfahren festhalten?
11. Ist das Kriterium „Vergrößerung des Lärmschutzbereiches um 25%“ im Art.1 §2 Abs.2 Satz 4 Ziel führend und umsetzbar?
12. Sind die Kriterien für die „sonstige wesentliche bauliche Erweiterung“ eines Flughafens gemäß Art.1 §2 Abs.2 Satz 4 und entsprechend Art.1 §4 Abs.5 des Gesetzentwurfes zueinander kongruent? Welche Maßstäbe sollten an die Feststellung einer wesentlichen baulichen Änderung angelegt werden?
13. Sollte es grundsätzlich erforderlich sein, wie in Art.1 §4 Abs.5 vorgesehen, bei einer wesentlichen Veränderung der Lärmbelastung in der Umgebung von Flughäfen infolge der Änderung des Flugbetriebes Lärmschutzbereiche neu festzusetzen, auch wenn die Veränderung der Lärmbelastung nur unbewohnte Gebiete betrifft? Wie sollte im Vergleich dazu eine Lösung aussehen, die auf die Erhöhung der Lärmbetroffenheit in tatsächlich bewohntem Gebiet abstellt?
14. Entspricht es der Lärmwirkungsforschung, auch Flugzeuge unter 14 MTOW voll in die Zahl der Flugbewegungen einzurechnen?
15. Ist die Begrenzung „Leichtflugzeuge“ im Art.1 §4 Abs.1 Pkt.2 richtig gewählt?
16. Ist die Formulierung des Art. 2 §8 Abs.1 Satz 3 und 4 „Im Rahmen der Abwägung sind ... die anwendbaren Werte ... zu Grunde zu legen“ in der Planungspraxis und vor Gericht so unzweideutig und abschließend, dass zukünftig Rechtsunsicherheiten vermieden werden?
17. Ist es sinnvoll, die Berechnung und Festsetzung der Lärmschutzzonen von zivilen Flughäfen allein den einzelnen Bundesländern zu übertragen?
18. Ist die unterschiedliche Behandlung von Verkehrsflugplätzen und Verkehrslandeplätzen bei einer gleichen Zahl von Flugbewegungen gerechtfertigt?

### **Fragen der Fraktion der SPD**

1. Ist das Abstellen auf einen Dauerschallpegel und auf Maximalpegel mit bestimmten Häufigkeiten geeignet, den Schutz des Nachtschlafes sicher zu stellen?
2. Wie bewerten Sie den Gesetzentwurf in Bezug auf
  - a) die Kostenfolgen für die Luftverkehrswirtschaft,
  - b) seinen Einfluss auf ihre Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Vergleich und gegenüber anderen Verkehrsträgern sowie im Hinblick auf die weiteren Wachstumsmöglichkeiten im Luftverkehr ein?
3. Wie bewerten Sie die Anforderungen des Gesetzentwurfes im Vergleich zu Maßnahmen des Fluglärmschutzes an ausländischen Flugplätzen?
4. Wie beurteilen Sie das im Gesetzentwurf vorgesehene Verfahren zur Ermittlung und Bewertung der Fluglärmimmissionen? Werden die Auswirkungen der zeitlich schwankenden Lärmbelastungen insbesondere bei der Nutzung der unterschiedlichen Betriebsrichtungen am Flugplatz angemessen berücksichtigt (sog. SIGMA-Regelung)?

### **Fragen der Fraktion der FDP**

1. Entspricht das Verfahren zur Berechnung des Mittlungspegels zeitgemäßen und anerkannten Standards der Wissenschaft?
2. Steht das gewählte Berechnungsverfahren im Einklang mit europäischen Vorgaben?
3. Wie beurteilen Sie alternativ europäische Lärmindizes, wie sie in der EU-Umgebungslärmrichtlinie festgelegt sind?
4. Welches Berechnungsverfahren wird in anderen Staaten der EU angewandt?
5. Halten Sie es für richtig, dass im Gesetzentwurf auf die sog. 100/100-Regelung oder vergleichbare Verfahren verzichtet wurde?
6. Ist nach Ihrer Meinung eine Festlegung des Anwendungsbereichs auf Verkehrslandeplätze mit einem Verkehrsaufkommen von über 25.000 Bewegungen im Jahr angemessen und sachgerecht, oder teilen Sie die Auffassung, dass sich der Anwendungsbereich an einer Zahl von 50.000 Flugbewegungen entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie orientieren sollte?
7. Teilen Sie die in der Begründung zum Gesetzentwurf dargestellte Kostenfolge, nach dem die deutschen Verkehrsflugplätze für Maßnahmen nach diesem Gesetz in den kommenden Jahren 614 Mio. Euro bzw. 738 Mio. Euro (für den Fall des Ausbaus der Flughäfen Bremen und Köln/Bonn) aufbringen müssen?
8. Was bedeutet dies für die internationale Wettbewerbssituation der deutschen Verkehrsflughäfen?
9. Teilen Sie die Einschätzung der Bundesregierung, dass unmittelbare Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten sind?

### **Fragen der Fraktion DIE LINKE.**

1. Halten Sie die Kostenfolgen sowohl der im Gesetzentwurf vorgeschlagenen als auch der ggfs. von Ihnen befürworteten weitergehenden Regelungen für Erstattungen und Entschädigungen in ihren Kostenfolgen für vertretbar?
2. Erwarten Sie von den Folgekosten des Gesetzes Auswirkungen auf die Entwicklung des Luftverkehrs?

### **Fragen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

1. Wie beurteilen Sie die Anwendung der Lärmindizes  $L_{AeqTag}$  bzw.  $L_{AeqNacht}$  als Berechnungsgrundlage vor dem Hintergrund der europaweit bei der Lärmaktionsplanung gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie gültigen Indizes  $L_{den}$  und  $L_{night}$ ?
2. Wie hoch schätzen Sie die Mehrkosten ein, die durch eine spätere Umrechnung der Lärmindizes aufgrund der nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie verbindlichen Erstellung von Lärmkarten für alle Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen pro Jahr bis spätestens 30.6.2007 entstehen?
3. Können Sie bestätigen, dass die Verwendung der Lärmindizes  $L_{AeqTag}$  bzw.  $L_{AeqNacht}$  bei zivilen Flugplätzen zu einer zwischen 1 und 5 dB(A) niedrigeren und damit weniger scharfen Bewertung des Lärmgeschehens gegenüber einer Verwendung des  $L_{den}$  führt?

4. Welche Folgen hat die Anwendung der so genannten Sigma-Regelung, die auch Lärmbelastung für Anwohner, die außerhalb der Hauptflugrichtung wohnen, aber vorübergehenden Belastungen (z.B. bei langanhaltenden, ungewöhnlichen Witterungsbedingungen oder bei umfangreichen Sanierungsmaßnahmen) ausgesetzt sind?
5. Würden Sie eine andere Regelung für den angemessenen Schutz dieser Anwohner vor Fluglärm für sinnvoller erachten?
6. Wie beurteilen Sie die in der Begründung zum Gesetz aufgeführten Schätzungen zu den Kostenfolgen?

## **Entschädigungsfragen**

### **Fragen der Fraktion der CDU/CSU**

19. Nach dem Regierungsentwurf bleibt die Regelung der Verfahren zur Erstattung der Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen und der Erstattung der Außenwohnbereichsentschädigung nachfolgenden Rechtsverordnungen vorbehalten.
  - Sollten im Interesse der Planungssicherheit und des Vollzuges die Regelungen zu den Erstattungsverfahren zeitgleich mit dem Fluglärmschutzgesetz in Kraft gesetzt werden?
  - Wie könnten möglichst einfache und in der Praxis leicht vollziehbare Verfahren aussehen?
20. Ist es möglich im Gesetz einen positiven Anreiz zu verankern, um den Einsatz von lärmgeminderten Flugzeugen voran zu bringen? Sollte in diesem Zusammenhang die Möglichkeit lärmabhängige Landegebühren zu verlangen im Gesetz verankert werden?
21. Ist der Entschädigungsgrenzwert für Beeinträchtigungen im Außenbereich nach Art.1 §9 Abs.5 im Verhältnis zum Pegelwert der Tagschutzzone 1 so eindeutig gefasst, dass als Grenzwert der Wert von 65 dB (A) verbindlich heranzuziehen ist?

### **Fragen der Fraktion der SPD**

1. Ist es gelungen, die Ansprüche auf passiven Schallschutz für Wohngebäude in hochgradig fluglärmbelasteten Gebieten entsprechend den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung angemessen und wirksam festzusetzen?
2. Halten Sie eine weitere Straffung bzw. Reduzierung des Zeitraumes von der Festsetzung des Lärmschutzbereiches bis zum Anspruch auf Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen sowie Entschädigungszahlungen für angemessen?

### **Fragen der Fraktion der FDP**

1. Halten Sie eine Differenzierung nach Lärmwerten bei der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen, wie sie im Gesetzentwurf vorgesehen ist, für notwendig?
2. Sind in diesem Zusammenhang die unterschiedlichen Fristen für die Entstehung von Ansprüchen auf Erstattung sachgerecht?
3. Wie beurteilen Sie bei der Erstattung von Aufwendungen die Unterscheidung zwischen neuen und wesentlich baulich erweiterten und bestehenden Flugplätzen bei gleichzeitiger zusätzlicher Differenzierung nach zivilen und militärischen Flugplätzen?
4. Wie bewerten Sie in diesem Zusammenhang insbesondere die Benachteiligung von Grundstücken im Schutzzonenbereich von Militärflugplätzen?

5. Werden diese Differenzierungen dem Gesundheitsschutz der betroffenen Anwohner gerecht?
6. Wie könnte nach Ihrer Vorstellung alternativ ein einfacheres und praktikableres Verfahren zur Erstattung aussehen?
7. Sollte wie im bisherigen Fluglärmgesetz ein Erstattungshöchstbetrag pro qm anrechenbarer Wohnfläche festgeschrieben werden? Wenn ja, wie hoch wäre ein sachgerechter Höchstbetrag nach Ihrer Auffassung?
8. Ist nach Ihrer Auffassung eine Regelung zur Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs im Fluglärmgesetz sinnvoll oder ist dies vielmehr eine Frage des Luftverkehrsrechts?
9. Entsprechen die Vorschriften zur Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs im Hinblick auf die Lärmwerte und der Differenzierung nach Art des Flugplatzes einem angemessenen Interessenausgleich der Beteiligten?
10. Sehen Sie es als gerechtfertigt an, dass der Gesetzentwurf eine Entschädigung für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs ab 60 dB(A) Leq3 tagsüber vorsieht und damit über die von den Gerichten bestätigte Verwaltungspraxis von 65 dB(A) Leq3 hinaus geht?
11. Teilen Sie die Auffassung, dass es im Sinne der Rechtssicherheit sinnvoll wäre, das Verfahren zur Ermittlung und Erstattung der Außenwohnbereichsentschädigung bereits im Gesetz selber oder zumindest in einer zeitgleichen Rechtsverordnung zu regeln?
12. Wie könnte nach Ihrer Vorstellung ein einfaches und in der Praxis leicht vollziehbares Verfahren aussehen?

#### **Fragen der Fraktion DIE LINKE.**

1. Halten Sie die Regelungen zu Erstattungen und Entschädigungen für ausreichend?
2. Halten Sie die abweichenden Regelungen für militärische Flughäfen für sachgerecht?
3. Halten Sie die langen Übergangsfristen zur Zahlung von Erstattungen und Entschädigungen einerseits für sachgerecht und andererseits aus Kostengesichtspunkten für gerechtfertigt?

#### **Fragen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

1. Halten Sie, die im Gesetzentwurf vorgesehene lange zeitliche Streckung der Kostenerstattung durch die Flughafentreiber an Grundstückseigentümer für angemessen?
2. Wie bewerten Sie die nach dem Gesetzentwurf vorgesehene Schlechterstellung der Anwohner von militärischen Flugplätzen gegenüber denen von zivilen Flughäfen, wenn den Anwohnern von militärischen Flughäfen in den Schutzzonen nur der Einbau von Schallschutzfenstern nicht aber die Kosten für Belüftungseinrichtungen erstattet werden?
3. Wie beurteilen Sie die Entschädigungsregelungen für die Beeinträchtigung des Außenwohnbereichs?