



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Johannes Becher BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
vom 23.07.2019

Nachtflugregelung am Flughafen München

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Teilt die Staatsregierung die Auffassung der Flughafen München GmbH (FMG), die die derzeitige Nachtflugregelung als „streng“ bezeichnet (siehe Integrierter Bericht 2018, S. 12)?
b) Wie steht die Staatsregierung zur Einschätzung der FMG, dass Lärmemissionen und Lärmschutz für das Handeln der FMG nur von geringer Bedeutung sind (siehe Integrierter Bericht 2018, S. 39)?
c) Wie steht die Staatsregierung zu der Befürchtung, dass die Zahl der Nachtflüge sich in Zukunft wieder erhöhen könnten, da das Lärmkontingent derzeit nur zu 71 Prozent ausgenutzt ist (siehe Integrierter Bericht 2018, S. 13)?
2. a) Sieht die Staatsregierung den Bedarf, die Kernzeit der Nachtflugregelung im Rahmen einer langfristig angelegten Strategie auszuweiten?
b) Welche Vor- und Nachteile sieht die Staatsregierung in der derzeitigen Kontingentregelung für Nachtflüge?
3. Wie genau definiert sich ein (besonderes) öffentliches Interesse, im Rahmen dessen allein im Jahr 2018 13 Prozent der Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugregelung erteilt wurden?
4. Gibt es wissenschaftliche Erkenntnisse zu den Auswirkungen von Nachtflügen auf die Gesundheit von Flughafenanwohnerinnen und -anwohnern?

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr auf der Grundlage von Informationen der Flughafen München GmbH
vom 27.08.2019

1. a) **Teilt die Staatsregierung die Auffassung der Flughafen München GmbH (FMG), die die derzeitige Nachtflugregelung als „streng“ bezeichnet (siehe Integrierter Bericht 2018, S. 12)?**

Am Flughafen München gilt eine höchststrichlerlich bestätigte Nachtflugregelung, die aus Sicht der Staatsregierung auch heute noch die Interessen aller Beteiligten, insbesondere die der Anwohner und die des Flughafens, ausgewogen berücksichtigt.

b) Wie steht die Staatsregierung zur Einschätzung der FMG, dass Lärmemissionen und Lärmschutz für das Handeln der FMG nur von geringer Bedeutung sind (siehe Integrierter Bericht 2018, S. 39)?

Für die Staatsregierung ist der Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm ein wichtiges Anliegen. Ein weiteres wichtiges verkehrspolitisches Anliegen ist eine gute Konnektivität der Bürger und Unternehmen in alle Welt. Hierfür spielt der Luftverkehr in einer globalisierten Welt eine entscheidende Rolle und das internationale Drehkreuz Flughafen München ist die zentrale Infrastruktureinrichtung in Bayern. Im Sinne eines ausgewogenen Interessenausgleichs wurde die in der Antwort auf Frage 1 a erwähnte Nachtflugregelung getroffen.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die FMG im Integrierten Bericht 2018 keine eigenständige Einschätzung zur Bedeutung der Themen Lärmemissionen und Lärmschutz für ihr Handeln abgegeben hat, wie dem Bericht selbst in der Erläuterung auf S.39 zu entnehmen ist. Vielmehr werden dort die aus Sicht der externen und internen Anspruchsgruppen („Stakeholder“) wesentlichen Themen wiedergegeben. Die Aussage ist lediglich das Ergebnis einer jährlichen Befragung externer und interner Stakeholder. Hierbei wurden im Jahr 2019 erstmals auch alle Bürgermeister und Landräte aus der Flughafenregion um ihre Meinung gebeten.

c) Wie steht die Staatsregierung zu der Befürchtung, dass die Zahl der Nachtflüge sich in Zukunft wieder erhöhen könnten, da das Lärmkontingent derzeit nur zu 71 Prozent ausgenutzt ist (siehe Integrierter Bericht 2018, S. 13)?

Die höchstrichterlich bestätigte Nachtflugregelung enthält ein Lärmkontingent, das rechtlich zu 100 Prozent ausgeschöpft werden kann. Gleichzeitig sieht sie einen maßnahmenbezogenen Minimierungsmechanismus für den Fall vor, dass eine Auslastungsquote des Lärmkontingents von 80 Prozent erreicht werden sollte. Zu diesem Zweck werden der FMG im Hinblick auf die Einhaltung des Lärmkontingents regelmäßige Kontroll- und Überwachungsverpflichtungen auferlegt. Der Fluglärmkommission wird hierüber regelmäßig berichtet.

2. a) Sieht die Staatsregierung den Bedarf, die Kernzeit der Nachtflugregelung im Rahmen einer langfristig angelegten Strategie auszuweiten?

Der von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entwickelte Begriff der Nachtkernzeit umfasst den Zeitraum von 00.00 bis 05.00 Uhr. Die Kernzeitregelung ist ein wesentlicher Bestandteil der Nachtflugregelung und gewährleistet im Rahmen eines Interessenausgleichs ein angemessenes Schutzniveau für die Anwohner. Aus Sicht der Staatsregierung besteht kein Anlass, von der höchstrichterlich entwickelten Nachtkernzeit abzuweichen.

b) Welche Vor- und Nachteile sieht die Staatsregierung in der derzeitigen Kontingentregelung für Nachtflüge?

Die Kontingentregelung ist gleichfalls ein wichtiger Bestandteil der Nachtflugregelung, die ihrerseits nur in ihrer Gesamtheit mit allen Komponenten zum ausgewogenen Interessenausgleich kommt. Die Kontingentregelung stellt sicher, dass ein bestimmtes Lärmvolumen nicht überschritten wird. Sie berücksichtigt – anders als etwa ein Zahlenkontingent – auch die sich aus Nachtflügen ergebenden Lärmimmissionen und setzt damit Anreize, geräuschärmere Flugzeuge einzusetzen.

3. Wie genau definiert sich ein (besonderes) öffentliches Interesse, im Rahmen dessen allein im Jahr 2018 13 Prozent der Ausnahmegenehmigungen von der Nachtflugregelung erteilt wurden?

Auf die Antwort der Staatsregierung in der Drs. 17/23700 (Frage 4) wird verwiesen.

4. Gibt es wissenschaftliche Erkenntnisse zu den Auswirkungen von Nachtflügen auf die Gesundheit von Flughafenanwohnerinnen und -anwohnern?

Die Bundesregierung zitiert in ihrem ersten Bericht zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vom 18.01.2019 zum aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung die Studie NORAH („Noise-Related Annoyance, Cognition and Health“), die zwischen 2011 und 2015 durchgeführt wurde und Auswirkungen von Fluglärm insbesondere im Umfeld des Flughafens Frankfurt am Main umfassend untersuchte, sowie die Empfehlungen der im Jahr 2009 herausgegebenen „Night Noise Guidelines for Europe“ des Europabüros der Weltgesundheitsorganisation (WHO). Außerdem wurde 2018 eine vom Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. beauftragte ausführliche Analyse bislang erfolgter Forschung zur Wirkung von Fluglärm auf den Menschen vom Interdisziplinären Schlafmedizinischen Zentrum der Charité (Universitätsmedizin Berlin) veröffentlicht.

Insgesamt gelangt die Bundesregierung in dem o.g. Bericht zur Schlussfolgerung, dass die Lärmwirkungsforschung gegenüber dem Jahr 2007 durch wichtige wissenschaftliche Studien und Untersuchungen in verschiedenen Bereichen Erkenntnisfortschritte erzielen und Wirkungszusammenhänge im Hinblick auf die vielfältigen nachteiligen Wirkungen hoher Fluglärmbelastungen auf die betroffenen Bürgerinnen und Bürger weiter absichern konnte. Die Angemessenheit und Geeignetheit der im Jahr 2007 im Rahmen einer umfassenden Abwägung vom Gesetzgeber festgesetzten Werte des §2 Abs.2 Fluglärmgesetz wird dadurch allerdings nicht infrage gestellt.