

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Hans-Kurt Hill, Dorothee Menzner, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, Heidrun Bluhm, Roland Claus, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 16/508, 16/3813 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Fast ein Drittel aller Deutschen fühlt sich nach Umfragen des Umweltbundesamtes in seinem Wohnumfeld von Fluglärm belästigt. Die betroffenen Menschen werden in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt und sind erheblichen Gesundheitsrisiken ausgesetzt. Fluglärmbelastungen senken die Konzentrationsfähigkeit. Das Lernvermögen von Kindern ist ebenso beeinträchtigt wie die Leistungsfähigkeit von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern. Zudem kann die Belastung durch Fluglärm schwere gesundheitliche Folgen wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen nach sich ziehen. Lärmschutz ist Gesundheitsschutz, zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner ist dem Vorsorgegedanken daher Vorrang einzuräumen.

Zum Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner von Flugplätzen vor Fluglärm sind bei zukünftigen Genehmigungsentscheidungen zum Neu- und Ausbau von Flugplätzen aktive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, um den entstehenden Fluglärm an der Quelle zu reduzieren. Zudem müssen Anwohnerinnen und Anwohner einen Anspruch auf die Erstattung angemessener passiver Lärmschutzmaßnahmen, wie insbesondere den Einbau von Schallschutzfenstern und Belüftungseinrichtungen, erhalten. Es steht ihnen ebenfalls ein Anspruch auf Entschädigungszahlungen sowohl für die teilweise erheblichen Belästigungen im Wohnaußenbereich, als auch für den erlittenen bzw. den bei Neu- und Ausbau von Flugplätzen entstehenden Wertverlust ihrer Grundstücke zu. Die aus diesen Ansprüchen resultierenden Kosten sind auf die Passagiere und gewerblichen Nutzer der Flughäfen umzulegen um die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Verkehrsflughäfen nicht zu gefährden. Ein Flugticket würde dadurch nur einige Euro mehr kosten.

Das Fluglärmsgesetz von 1971 ist veraltet, bietet Anwohnerinnen und Anwohnern keinen ausreichenden Schutz vor Fluglärm und regelt nur die Ansprüche der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner auf passive Lärmschutzmaßnahmen und Bauverbote in den jeweiligen Lärmschutzzonen. Der Deutsche Bundestag begrüßt deswegen, dass die Bundesregierung nach jahrelanger Diskussion und der Erarbeitung mehrerer Referentenentwürfe dem Deutschen Bundestag endlich einen Gesetzentwurf zur Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes und des Luftverkehrsgesetzes vorgelegt hat. Dieser Gesetzentwurf ist allerdings unzureichend, da damit keine wesentliche Verbesserung des Schutzes der betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner vor Fluglärm erreicht wird:

- Im Gesetzentwurf wird das Luftverkehrsgesetz dahingehend geändert, dass die im Fluglärmschutzgesetz enthaltenen Grenzwerte zur Festlegung der Lärmschutzzonen bei der Genehmigung des Neubaus oder der Erweiterung von Flugplätzen berücksichtigt werden sollen. Das ist grundsätzlich zu begrüßen, da dadurch mehr Rechtssicherheit geschaffen wird. Durch die nicht verbindlich zu berücksichtigenden Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes werden allerdings nur Entschädigungs- und Erstattungsansprüche begründet. Wegen der hohen Bedeutung der Gesundheitsvorsorge der Anwohnerinnen und Anwohner sollten die im Fluglärmschutzgesetz genannten Grenzwerte nicht oder nur unerheblich überschritten werden, weswegen das Überschreiten dieser Grenzwerte aktive Lärmschutzmaßnahmen nach sich ziehen sollte. Insbesondere ist der Schutz der Nachtruhe der Anwohnerinnen und Anwohner zu gewährleisten. Diesem ist Vorrang auch vor wirtschaftlichen Belangen einzuräumen, wie es das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 26. Mai 2006 zum geplanten Ausbau des Flughafens Berlin-Brandenburg-International bestätigt hat. In diesem Urteil wurde in der nächtlichen Kernzeit von 0:00 bis 5:00 Uhr ein absolutes Nachtflugverbot angeordnet. Angesichts einer Vielzahl von bestehenden völligen oder teilweisen Nachtflugverboten (Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE., Bundestagsdrucksache 16/2370) steht es außer Frage, dass ein wirtschaftlicher Betrieb von Flughäfen durch Nachtflugverbote nicht gefährdet ist.
- Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehenen Grenzwerte entsprechen nicht aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung. In der Lärmwirkungsforschung ist es weitgehend Konsens, dass oberhalb eines Mittelungspegels von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts die Grenze zur erheblichen Belästigung überschritten wird, da mehr als 25 Prozent der Betroffenen sich dann stark belästigt fühlen (Ortscheid, J., Wende, H. [Umweltbundesamt, Hrsg.]: Fluglärmswirkungen, Berlin, 2001). Auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen (Umweltgutachten 2002 – Für eine neue Vorreiterrolle, Berlin, 2002) legt die Grenze der zumutbaren Belastung bei diesen Werten fest, und die Weltgesundheitsorganisation WHO spricht sich dafür aus, dass mittelfristig oberhalb dieser Werte keine Belastungen auftreten sollten. Zudem würden sich bei Inkrafttreten des Gesetzentwurfs der Bundesregierung nach Angaben einiger Sachverständiger in der Anhörung des Unterausschusses des Deutschen Bundestages vom 8. Mai 2006 an einigen Flugplätzen die Lärmschutzzonen nicht vergrößern, sondern sogar verkleinern, so dass weniger Menschen als bislang einen Anspruch auf Entschädigungs- und Erstattungsleistungen hätten.
- Die vorgeschlagene Anwendung des Lärmindizes L_{Aeq} zur Berechnung des Dauerschallpegels führt gegenüber den durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie vorgegebenen Lärmindizes L_{den} und L_{night} zu einer um 2 bis 3 dB(A) niedrigeren Lärmmessung und ist deswegen abzulehnen. Durch L_{den} und L_{night} lassen sich die tatsächlichen Lärmbelastungen in den Tagesrandzeiten besser abbilden. Zudem würde die Anwendung des L_{Aeq} aufwändige Doppelberechnungen nach sich ziehen, da nach der EU-Umgebungsrichtlinie auf

Basis der Lärmindizes L_{den} und L_{night} spätestens bis zum 30. Juni 2007 strategische Lärmkarten für alle Großflughäfen mit mehr als 50 000 Flugbewegungen pro Jahr und Flughäfen in Ballungsräumen mit mehr als 250 000 Einwohnern erstellt werden müssen.

- Die vorgesehene Anwendung der Sigma-Regelung zur Berechnung eines Zuschlags bei der Ermittlung der Lärmbelastungen der verschiedenen Betriebsrichtungen eines Flugplatzes ist zwar ein Fortschritt gegenüber dem Fluglärngesetz von 1971, sie bleibt aber hinter aktuellen Erkenntnissen zurück. Auch die Sigma-Regelung verhindert nicht, dass bei seltener genutzten Betriebsrichtungen die Lärmschutzzonen durch die Nivellierung über 6 Monate hinweg zu klein ausfallen. Aber auch wenn Betriebsrichtungen nur an wenigen Tagen im Monat genutzt werden, sind die dann entstehenden Lärmbelastungen erheblich und auch in diesen Fällen Entschädigungs- und Erstattungsansprüche berechtigt.
- Die Begünstigung militärischer Flugplätze durch jeweils um 3 dB(A) höhere Grenzwerte bei den Tag-Schutzzonen und die im Gegensatz zu zivilen Flugplätzen nicht vorgesehene Erstattung der Anschaffungskosten für Belüftungseinrichtungen ist nicht nachvollziehbar. Es gibt keinen wissenschaftlichen Nachweis, dass militärischer Fluglärm bei gleichen Dauerschallpegeln weniger gravierende gesundheitliche Auswirkungen auf die Anwohnerinnen und Anwohner von Flugplätzen hat als ziviler Fluglärm. Für die Anwohnerinnen und Anwohner von Flugplätzen ist es unerheblich, ob ihre Nachtruhe durch militärischen oder zivilen Fluglärm gestört wird.
- Die Zahlung von Entschädigungen und Erstattungen an Anwohnerinnen und Anwohner darf nicht wie vorgesehen über einen Zeitraum von deutlich mehr als zwei Jahren gestreckt werden. Dies wäre den betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern nicht zuzumuten, da sie teilweise bereits seit Jahrzehnten auf diese Leistungen warten.
- Eine Frist von zehn Jahren bei der Überprüfung der Grenzwerte ist angesichts des rasanten Fortschritts der wissenschaftlichen Lärmwirkungsforschung zu lang. Ein Bericht der Bundesregierung in einem Turnus von fünf Jahren wäre angemessen. Zudem sollte die Bundesregierung dem Bundestag nicht nur Bericht erstatten, sondern bei neuen Erkenntnissen auch eine gesetzliche Anpassung der Grenzwerte vorbereiten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. einen Gesetzentwurf zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes vorzulegen, der der außerordentlichen Bedeutung des Schutzes der Anwohnerinnen und Anwohner vor nächtlichem Fluglärm Rechnung trägt. Um die tatsächliche Lärmbelastung zu senken, sollte darin festgelegt werden, dass das Überschreiten der in einem sich an der Gesundheitsvorsorge orientierenden, novellierten Fluglärmschutzgesetz festgelegten Grenzwerte die Verpflichtung zur Durchführung aktiver Lärmschutzmaßnahmen nach sich zieht. Nächtlicher Flugverkehr sollte nur in streng begrenzten Ausnahmefällen zulässig sein;
2. einen in wesentlichen Punkten geänderten Gesetzentwurf zur Änderung des Fluglärmschutzgesetzes vorzulegen, der dem Stand der Lärmwirkungsforschung entspricht und die Anwendung der wissenschaftlich anerkannten Grenzwerte ohne Übergangsfristen vorsieht. Militärische Flugplätze sind den zivilen gleichzustellen, bei den Tag-Schutzzonen generell um 5 dB(A) niedrigere Grenzwerte sowie nachts 45 dB(A) als Dauerschallpegel vorzusehen, sich bei der Berechnung der Lärmschutzzonen an der tatsächlichen Lärmbelastung in Spitzenzeiten zu orientieren und die durch die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie vorgegebenen Lärmindizes L_{den} und L_{night} zu verwenden;

3. bei der Definition einer wesentlichen baulichen Erweiterung strengere Kriterien als vorgesehen anzuwenden, die zusätzlich auch bei einer Steigerung des Verkehrs der jeweiligen Betriebsrichtung um 25 Prozent Anwendung finden und sich nicht auf bauliche Erweiterungen beschränken dürfen;
4. den Anwohnerinnen und Anwohnern eine zeitnahe Erstattung und Entschädigung zu verschaffen und bei den Entschädigungen auch Beeinträchtigungen des Außenbereiches der Wohnungen und den Wertverlust von Grundstücken angemessen zu berücksichtigen, sowie zeitgleich mit dem Gesetzentwurf einen Verordnungsentwurf hierzu vorzulegen. Die Zahlungen haben spätestens zwei Jahre nach Festsetzung des jeweiligen Lärmschutzbereiches zu erfolgen;
5. zur Vermeidung unzumutbarer finanzieller Belastungen der Flughäfen zu prüfen, inwieweit die Bundesregierung Vorgaben zur Erleichterung der Umlage der Kosten für Erstattungs- und Entschädigungszahlungen von Anwohnerinnen und Anwohnern auf Passagiere und gewerbliche Nutzer der Flugplätze machen kann, und gegebenenfalls eine Initiative für eine entsprechende Regelung zu ergreifen;
6. dem Deutschen Bundestag alle fünf Jahre einen Bericht über die Überprüfung der Grenzwerte für die Lärmschutzzonen anhand des aktuellen Standes der Lärmwirkungsforschung vorzulegen und bei Vorliegen neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse einen Gesetzentwurf zur Änderung der im Fluglärmschutzgesetz enthaltenen Grenzwerte vorzulegen.

Berlin, den 12. Dezember 2006

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion