

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Michael Kauch, Jan Mücke, Horst Friedrich (Bayreuth), Angelika Brunkhorst, Horst Meierhofer, Christian Ahrendt, Daniel Bahr (Münster), Uwe Barth, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Patrick Döring, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Detlef Parr, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

**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:

Das derzeit noch geltende Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluglärmG) aus dem Jahr 1971 ist unzureichend. Seine Grenzwerte entsprechen nicht mehr den heutigen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung. Es bietet weder einen ausreichenden Gesundheitsschutz für die Flughafenanwohner noch eine angemessene Steuerung der Siedlungsentwicklung im Flughafenumland. Auch für die Betreiber deutscher Flughäfen ist die aktuelle Gesetzeslage unbefriedigend, da die notwendige Rechtssicherheit nicht mehr gegeben ist. Auflagen in Betriebsgenehmigungen und Richterrecht schließen derzeit die gesetzlichen Lücken jeweils im Einzelfall. Eine Novellierung des FluglärmG ist damit überfällig.

Bereits in den letzten beiden Wahlperioden hatte die damalige Bundesregierung wiederholt angekündigt, ein neues Fluglärmgesetz auf den Weg zu bringen. Erst jetzt hat die Bundesregierung endlich einen Gesetzentwurf vorgelegt, der die Anwohnerinnen und Anwohner von Flugplätzen wirksamer schützen und den Flughafenbetreibern die benötigte Rechtssicherheit zurückgeben soll. In der Gesamtwürdigung des Gesetzentwurfs ist festzuhalten, dass die nun gefundenen

Regelungen durch neue, niedrigere Schutzzonen-Grenzwerte eine Verbesserung der aktuellen, unzureichenden Rechtslage darstellen. Die Grenzwerte für die Erstattung von Schallschutz, die sich auf die zivilen Flugplätze beziehen, stellen einen angemessenen Ausgleich zwischen den Interessenlagen der betroffenen Anwohner, der Nutzer des Flugverkehrs, der Luftfahrtgesellschaften und den Flughafenbetreibern dar. Die internationale Wettbewerbssituation der deutschen Flughäfen ist im ausreichenden Maße berücksichtigt worden.

Mit der Einführung von Nachtschutzzonen konnte eine Verbesserung des Schutzes der Nachtruhe erreicht werden. Dabei werden künftig insbesondere nächtliche Einzelschallereignisse verstärkt berücksichtigt. Der Anwendungsbereich wird über die geltende Regelung hinaus maßvoll auf Verkehrslandeplätze ausgeweitet. Daran ändert auch der Umstand nichts, dass mit der nun erfolgten Ergänzung in § 4 Abs. 1 Nr. 1, wonach der Lärmschutzbereich nur für Verkehrsflughäfen mit Fluglinien- oder Pauschalverkehr festzusetzen ist, der Anwendungsbereich ohne Not eingegrenzt wurde. Die Vorschriften zur Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen wurden im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens deutlich kürzer und unbürokratischer formuliert. Begrüßenswert ist zudem, dass mit dem geänderten Gesetzentwurf auch Planungs- und Rechtssicherheit bei Planfeststellungsverfahren und bei der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung geschaffen werden. Die Regelungen des neuen Fluglärmschutzgesetzes werden im luftverkehrsrechtlichen Zulassungsverfahren berücksichtigt. Die Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes werden an die Ziele des Fluglärmschutzgesetzes angepasst. Auslegungs- und Abgrenzungsprobleme werden damit vermieden. Bereits festgesetzte strengere Auflagen behalten grundsätzlich auch nach der Novellierung ihre Gültigkeit.

Der Schutz von Anwohnerinnen und Anwohnern an Militärflughäfen ist dagegen im Gesetzentwurf unzureichend geregelt. Die Grenzwerte genügen den Anforderungen des Gesundheitsschutzes eindeutig nicht. Mit einer generellen Erhöhung der Grenzwerte von 3 dB(A) gegenüber zivilen Flugplätzen und damit Werten von bis zu 68 dB(A) werden die Anwohner zum Teil einer Lärmbelastung ausgesetzt, die in der Lärmwirkungsforschung bereits als Gesundheitsgefährdung anerkannt ist. Eine Differenzierung zwischen zivil und militärisch erzeugtem Lärm, die in Folge die Anwohner von militärischen Flugplätzen schlechter stellt, ist aus Gründen des Gesundheitsschutzes nicht sachgemäß. Eine solche Ungleichbehandlung ist abzulehnen. An militärischen Flughäfen müssen die gleichen Lärmschutzregelungen gelten wie an zivilen Flughäfen. Für die Gesundheit der Anwohner macht es keinen Unterschied, ob der Lärm von militärischen oder zivilen Flugzeugen verursacht wird. Sachverständige haben in der Anhörung zum Gesetzentwurf vor dem Deutschen Bundestag am 5. April 2006 bestätigt, es gibt keine wissenschaftlichen Hinweise, die belegen, dass militärischer Fluglärm weniger belastend wirkt als ziviler Fluglärm. Die Sachverständigen haben klar zum Ausdruck gebracht, eine generelle Erhöhung der Grenzwerte für militärischen Fluglärm um 3 dB(A) sei aus Sicht der Lärmwirkungsforschung abzulehnen. Insbesondere seien die Grenzwerte für die Tag-Schutzzonen I aus Gründen des Gesundheitsschutzes nicht akzeptabel. Die unterschiedliche Behandlung ist auch nicht dadurch zu begründen, dass sich Art und Umfang zivilen und militärischen Flugbetriebes unterscheiden. Militärischer Fluglärm wird bestimmt durch hohe Spitzenpegel, hohe Anstiegseinheiten, gehörkritische Frequenzsetzungen, häufigere Pegelnachschwankungen. Daraus jedoch die Folgerung zu ziehen, das Schutzniveau an militärischen Flughäfen geringer anzusetzen, ist unzulässig. Denn militärischer Fluglärm ist im Vergleich zum zivilen Fluglärm dadurch gekennzeichnet, dass weniger Lärmereignisse innerhalb eines Betrachtungszeitraumes auftreten, diese jedoch schneller anschwellen und vor allem wesentlich lauter und damit störender sind als Lärmereignisse ziviler Flugzeuge. Auch das ist ein Ergebnis der Anhörung vor dem Deutschen Bundestag.

Die Neuregelung des in § 5 geregelten Bauverbotes ist nur zum Teil befriedigend gelöst. Die Ausnahmeregelungen zum Bauverbot von Wohnungen in der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone wurden zwar im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens in einigen Punkten zurückgenommen. Allerdings fehlt der Regelung weiterhin eine klarstellende Formulierung, die die Belange von schutzbedürftigen Einrichtungen angemessen berücksichtigt. § 5 Abs. 1 erlaubt nun ausdrücklich Ausnahmen zum Errichtungsverbot von schutzbedürftigen Einrichtungen in einem Lärmschutzbereich, wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist. Diese Zulassung von Ausnahmen ist notwendig und daher grundsätzlich zu begrüßen. Da diese Entscheidung allerdings in das Ermessen der Behörde gestellt wird, ist zumindest nicht auszuschließen, dass dies im Einzelfall zu Unbilligkeiten und Unsicherheiten auf Seiten der Betreiber solcher Einrichtungen führen kann. So erfordert beispielsweise die Erfüllung sozialrechtlicher Vorschriften im Bereich von Altenheimen innerhalb der nächsten Jahre in einer Vielzahl von Fällen eine bauliche Erweiterung. Eine „Kann-Regelung“ wird diesem Umstand nur bedingt gerecht. Aus Gesichtspunkten des Bestandsschutzes und der Rechtssicherheit wäre an dieser Stelle eine verbindlichere Regelung wünschenswert gewesen – auch im Interesse von Arbeitsplätzen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. Die Ungleichbehandlung von Anwohnerinnen und Anwohnern von militärischen Flugplätzen gegenüber denen von zivilen Flugplätzen im Rahmen einer weiteren Gesetzesnovelle sind vollständig aufzuheben. Die Grenzwerte sowohl für bestehende als auch neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze sollen auch für militärische Flugplätze gelten. Die gesetzlichen Regelungen bei der Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und bei Entschädigungen für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs sollen dahin gehend geändert werden, dass bei der Anwendung nicht mehr zwischen zivilen und militärischen Flugplätzen unterschieden wird.
2. Die Vorschriften zum Bauverbot sind im Sinne des Bestandsschutzes bestehender schutzbedürftiger Einrichtungen mit der Maßgabe zu ergänzen, dass eine Ausnahme für bauliche Erweiterungen bestehender Einrichtungen zur Erfüllung sonstiger öffentlich-rechtlicher Vorschriften zuzulassen ist („Muss-Bestimmung“ statt „Kann-Bestimmung“).
3. Die Festsetzung von Lärmschutzbereichen sind für alle Verkehrsflughäfen vorzuschreiben. Die Beschränkung auf solche mit Fluglinien- oder Pauschalflugreiseverkehr ist aufzuheben.
4. Die untergesetzlichen Regelungen, insbesondere der „Verordnung über bauliche Schallschutzanforderungen nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm“ vom 5. April 1974 (BGBl. S. 903), sind an das novellierte Fluglärmschutzgesetz unverzüglich anzupassen.

Berlin, den 12. Dezember 2006

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

