

# Winfried Hermann: Lärmschutz

(Rede vom 10. Februar 2006)

## Vizepräsidentin Gerda Hasselfeldt:

Ich erteile das Wort dem Kollegen Winfried Hermann, Bündnis 90/Die Grünen.

## Winfried Hermann(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Um es vorweg zu sagen: Wir Grünen begrüßen es außerordentlich, dass der jetzige Bundesumweltminister Gabriel den unter Rot-Grün erarbeiteten Gesetzentwurf, den Jürgen Trittin durch das Kabinett und in den Bundesrat gebracht hat, hier einbringt. Das freut uns; das bekennen wir ganz offen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der SPD)

Wir waren davon überrascht.

Wir werden uns nicht aus der Verantwortung stehlen, wie es andere machen. Damit will ich zum "Spagat" kommen: Kollege Heilmann, der schlimmste Spagat, den es gibt, ist der, den die PDS im Osten macht nach dem Motto "Wir im Osten haben das gleiche Recht auf Fluglärm wie der Westen". Ihre Bürgermeister im Osten kämpfen, aber *um* Fluglärm und *um* Flughäfen, während Sie hier im Bundestag so tun, als seien Sie die vorderste Front der Lärmschutzinitiativen. Das ist nicht glaubwürdig.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der SPD und der FDP)

Wir begrüßen diesen Gesetzentwurf. Ein solches Gesetz wird einen **Fortschritt** gegenüber dem rechtlichen Zustand der vergangenen 35 Jahre bedeuten; das kann man doch nicht übersehen. Das alte Gesetz ist in jeder Hinsicht unzulänglich. Um es bildlich zu sagen: Es wäre so, als wenn es im Automobilbereich noch heute die Abgasnormen und Grenzwerte der 60er-Jahre gäbe. So ist in etwa die derzeitige Situation im Bereich Fluglärm. Es kann uns Parlamentarier doch nur ärgern, wenn in Deutschland in unserer parlamentarischen Demokratie nicht mehr das Parlament Recht setzt, sondern die Richter das tun. Insofern ist es wichtig, dass wir bei der Erarbeitung eines solchen Gesetzes endlich in die Gänge kommen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Ein Wort zur früheren Opposition aus CDU/CSU und FDP und zu ihren Ländervertretern: Sie hätten in den letzten Jahren immer wieder die Möglichkeit gehabt, dieses Projekt nach vorne zu bringen. Es war zuletzt der Bundesrat, der ein solches Gesetz pauschal abgelehnt hat, obwohl es eigentlich gar nicht zustimmungspflichtig ist. Das Problem ist, dass zwar von vielen wohlfeil gesagt wird, für die Anwohner müsse beim Lärmschutz etwas getan werden, dass aber aufgrund der Interessen vor Ort gegen ein Lärmschutzgesetz gekämpft wird.

Bevor ich auf die Details dieses Gesetzes zu sprechen komme, möchte ich noch Folgendes feststellen: Es ist eine Illusion - das haben wir immer gesagt -, zu glauben, mit einem Gesetz den Fluglärm insgesamt bekämpfen zu können. Dieses Gesetz konzentriert sich vor allem auf die Bereiche **Entschädigung** und **Lärmschutzzonen**.

Das ist auch gut so. Darüber hinaus gibt es europäische Richtlinien wie zum Beispiel die zu lärmbedingten Betriebsbeschränkungen. Im Rahmen ihrer Umsetzung in deutsches Recht kann man viel besser aktive Lärmschutzmaßnahmen oder Nachtflugverbote durchsetzen. In diesem Zusammenhang kann viel besser eine gesetzliche Verankerung von aktivem Lärmschutz vorgenommen werden als in dem Fluglärngesetz.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Die europäische Umgebungslärmrichtlinie verlangt, dass auch an Flughäfen in Ballungsräumen Lärmschutz- und Lärminderungspläne erarbeitet werden, dass also beim Schallschutz aktiv eingegriffen wird. Auch das steht noch an.

Nun zum Gesetz selber. Jahrelang haben wir um dieses Gesetz gerungen und gekämpft, wir wissen, wer daran mitgewirkt hat und wo wir nachgeben mussten. Deswegen ist uns bewusst, dass dieses Gesetz Schwächen hat und dass es Stellen gibt, an denen nachgebessert werden muss. Weil wir nun in der Opposition sind, werden wir selbstverständlich nicht aufhören, zu denken. Das wäre ja auch absurd.

Was sind unsere Kritikpunkte? Zunächst zu den **Grenzwerten**. Es ist richtig und gut, dass das Gesetz bei Neu- und Ausbau ambitionierte und am Stand der Wissenschaft orientierte Grenzwerte vorsieht. Falsch aber ist es, bei den bestehenden Flughäfen niedrigere Grenzwerte und damit mehr Lärm zuzulassen - und das auf Dauer. Wir wollen, dass die neuen besseren Grenzwerte aus der Lärmwirkungsforschung sukzessive auf die alten Flughäfen angewendet werden. Auch dort brauchen wir ambitioniertere Grenzwerte.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Wir wollen, dass die Grenzwerte regelmäßig überprüft werden. Das muss dann aber auch zu der Konsequenz führen, dass sie korrigiert werden, wenn die Wirkungsforschung sagt, sie seien nicht mehr richtig, heute wisse man mehr darüber, was Krankheiten verursacht.

Zum Themenbereich **Hauptflugrichtung** und **Nebenflugrichtung**. Kollege Kauch, wir haben in unserem Antrag nicht die alte 100/100-Regel aufgegriffen, sondern haben nur festgestellt, dass es nicht sein kann, dass man ein Verfahren wählt, das diejenigen, die sich in der Nebenflugrichtung befinden, rechnerisch so benachteiligt, dass sie fast keinen Schutz bekommen. An diesem Verfahren üben wir Kritik. Das wollen wir korrigieren.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Marie-Luise Dött [CDU/CSU]: Das sagt die 100/100-Regel aber nicht aus!)

Uns stört auch, dass die zeitliche Streckung für **Entschädigungszahlungen** viel zu lang ist. Menschen, die schon seit 20 oder 30 Jahren auf Maßnahmen warten, können nicht noch weitere zehn Jahre warten, bis sie endlich Geld für Schallschutzmaßnahmen bekommen.

Schließlich ist es - da bin ich mit Ihnen, Herr Kauch, einer Meinung - nicht angemessen, dass Bürgerinnen und Bürger, die von militärischem Fluglärm betroffen sind, schlechtere Entschädigungsregeln haben. Da haben Sie vollkommen Recht. Der Verteidigungsminister möchte natürlich nichts aus seinem Etat hergeben. Das

muss das Parlament zurückweisen und sagen: Wir wollen Gleichheit zwischen beiden Lärmbelastungen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der FDP)

Ein weiterer Punkt. Das Gesetz rechnet nach einer **Methode**, die in Europa nicht mehr gängig ist. Die Umgebungslärmrichtlinie definiert die neuen Lärmindizes "Lden" und "Lnight". Diese sollten wir heutzutage nicht mehr unterbieten; denn das ist der moderne messtechnische Standard. Wir wissen, dass wir an der alten Methode festgehalten haben, weil man mit dieser Methode etwas verstecken kann. Ich meine, das Parlament, das immer sagt, dass es das europäische Recht eins zu eins umsetzen will, sollte das auch bei den Messmethoden tun. Es muss eins zu eins und nicht eins zu minus eins umgesetzt werden.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Unser letzter Kritikpunkt betrifft die **Bauverbote**. Auch die Flughafenbetreiber sagen, in den letzten Jahren sei immer näher an die Flughäfen herangebaut worden. Das treibe die Kosten hoch. Man muss den Mut haben, Bauverbote auszusprechen. Das ist durch das Gesetz zunächst einmal möglich. Zusätzlich enthält es aber zahlreiche Ausnahmen, durch die das Bauverbot so unterlaufen wird, dass es damit praktisch kaputtgeschossen ist. Auch hier muss nachgebessert werden.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei der FDP)

Ich komme zum Schluss. Wir brauchen ein neues Fluglärmgesetz mit besseren und anwohnerbezogenen Grenzwerten. Wir sagen es ganz offen: Bei einer solchen Regelung müssen wir eine **Balance** zwischen dem Flugverkehr, der Flugwirtschaft und den Anwohnern finden. Sie darf eben nicht dauerhaft zulasten der Anwohner gehen. Man darf nicht immer zuallererst nur an die Interessen der Flughäfen und nicht an die der Anwohner denken.

Ein Letztes. Minister Gabriel, Sie haben gesagt, insgesamt koste das Ganze nicht viel. Das ist vollkommen richtig. Die Belastungen für die Flugwirtschaft und die Fliegenden durch dieses Gesetz sind absolut zumutbar. Das ist der Preis, den die Leute für die Belastung anderer zahlen müssen.

Dass ausgerechnet der Flughafen Frankfurt besondere Probleme haben soll, kann ich nicht nachvollziehen. Das ist nämlich der Flughafen mit den größten Profitraten und dem stärksten Wachstum in den letzten Jahren. Der Chef von Fraport kann vor Kraft fast nicht laufen. Dies ist in dieser Woche beim Verkehrsforum Deutschland wieder zu beobachten gewesen. Man hat mit dem geworben, was man ist und kann. Angesichts der großen Zahl an Flügen in Frankfurt ist der Einzelflug gar nicht so stark belastet. Nicht einmal hier gibt es also einen berechtigten ökonomischen Einwand.

Ich meine, wir sollten den Mut aufbringen, ein ambitioniertes Gesetz zu verabschieden.

Vielen Dank.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)