

14.12.2006

Winfried Hermann, Schutz vor Fluglärm

Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:

Das Wort für Bündnis 90/Die Grünen hat der Kollege Winfried Hermann.

Winfried Hermann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Auch wir Grüne begrüßen es, dass es nach 35 Jahren heute wohl gelingen wird, das Fluglärmgesetz zu novellieren.

(Zuruf von der SPD: Prima!)

Um der Wahrheit die Ehre zu geben, will ich sagen, dass dieses Gesetz schon 1998, als es 27 Jahre alt war, veraltet war. Wir haben damals unter Rot-Grün eine Altlast übernehmen müssen. Es ist mir leider nicht vergönnt gewesen - das bedaure ich; ich habe es schon einmal öffentlich bekundet -, in den sieben Jahren rot-grüner Regierung ein neues Gesetz durchzubringen. Dieses Gesetz hätte viel früher kommen müssen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und bei der CDU/CSU - Christian Carstensen [SPD]: Aber heute beschließen wir es gemeinsam!)

Ich muss aber auch sagen, dass ich immer wieder von der Leistung der großen Koalition überrascht bin. Insbesondere überraschen mich die Genossinnen und Genossen, weil sie nämlich erst die CDU/CSU brauchen, um das zu machen, was sie schon sieben Jahre vorher mit uns hätten machen können.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Heiterkeit bei der CDU/CSU)

Im Wesentlichen, was die Grundzüge betrifft, stammt dieser Gesetzentwurf aus der Zeit der rot-grünen Regierung und insbesondere aus dem Hause Trittin. Damit ist er nicht per se gut. Ich will aber deutlich sagen: Ich bin froh, dass Sie nicht hinter dieses Projekt zurückgefallen sind. Ich will Ihnen durchaus zugestehen, dass Sie das Gesetz im parlamentarischen Verfahren nicht schlechter gemacht haben, sondern an verschiedenen Stellen sogar noch nachgebessert haben. Dafür mein Kompliment.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten der CDU/CSU)

Zu Recht weisen Sie darauf hin, dass es eine deutliche Absenkung der **Grenzwerte** um 10 Dezibel gibt. Aber es ist natürlich keine Kunst - an dieser Stelle fängt die kritische Betrachtung an -, nach 35 Jahren einen Grenzwert um 10 Dezibel abzusenken, wenn die Technologie in derselben Zeit die Verringerung der Lärmemissionen bei Verkehrsflugzeugen um 20 Dezibel möglich gemacht hat. Das heißt, im Grunde genommen hinken auch dieser Gesetzentwurf und damit seine Grenzwerte der technischen Entwicklung hinterher. Er ist auf keinen Fall sehr ambitioniert. Sie tun aber Folgendes: Sie retten sozusagen die Ehre des deutschen Parlaments, damit wieder Gesetzesrecht des Parlaments und nicht Richterrecht gilt, wie es in den vergangenen Jahren geschehen ist.

(Ulrich Petzold [CDU/CSU]: So ist es!)

Aus Sicht der Grünen ist der Gesetzentwurf nicht optimal und an einzelnen Stellen nicht wirklich

ausgewogen. Ich will dies an drei Punkten aufzeigen. Erster Punkt: die Grenzwerte. Ich halte es für nicht gut, dass Sie der Besonderheit der **Nachtschutzzonen** und der Schlafbedrohung durch Fluglärm nicht angemessen Rechnung tragen. Alle Experten sagen, dass aus gesundheitlichen Gründen in der Nacht ein Grenzwert von 45 Dezibel festgelegt werden muss. Sie sind deutlich darüber geblieben. Sie hatten nicht den Mut, so weit zu gehen.

Sie haben meines Erachtens unnötigerweise eine **Lex Fraport** beschlossen. Sie führen zwar neue Grenzwerte ein, lassen aber genügend Zeit, damit die geplanten Ausbaumaßnahmen noch im Rahmen der alten Grenzwerte erfolgen können. Das ist nicht ausgewogen. Da haben Sie die Interessen eines bestimmten Flughafens einseitig berücksichtigt.

Zweiter Punkt: der Charakter von Grenzwertfestsetzungen. Wir können anhand der Geschichte dieses Gesetzes erkennen, dass es kein modernes Umweltrecht ist, wenn man Grenzwerte auf ewig festsetzt. Man muss sich einmal übertragen vorstellen, was wäre, wenn heute für Autos die gleichen Emissionsgrenzwerte wie vor 35 Jahren gelten würden. Da gibt es selbstverständlich eine dynamische **Fortschreibung der Grenzwerte**, also alle fünf Jahre eine neue Euronorm mit deutlich abgesenkten Werten. In diesen Zeiträumen geht es nicht um eine Senkung um 10 Dezibel, sondern um die Absenkung der Werte um 80 bis 90 Prozent.

Wir müssen also auch im Lärmbereich zu einer regelmäßigen kritischen Überprüfung und Anpassung der Grenzwerte kommen. In Ihrem Gesetzentwurf wird nur die Überprüfung festgelegt, aber keine sichere Konsequenz formuliert. Wir fordern, dass es eine regelmäßige Anpassung im Sinne der Lärmwirkungsforschung gibt.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Dritter Punkt: Auch wir schätzen es so ein - dies wurde von meinen Kollegen von der Opposition schon angesprochen -, dass die besondere Privilegierung des militärischen Fluglärms und damit die Benachteiligung der Anwohner von **Militärflughäfen** nicht zu rechtfertigen ist.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Sie brauchen mir da nichts vorzumachen; denn schon zu unserer Regierungszeit hat sich sofort der Verteidigungsminister gemeldet und gesagt, das koste zu viel Geld. Das war auch jetzt wieder ein Argument. Weil man die Kasse des Verteidigungsministers nicht quälen und dem Ministerium nichts zumuten wollte, obwohl es sich, gemessen an diesem großen Etat, um eine kleine Summe handelt, müssen die Anwohner von Militärflughäfen auf Schallschutzmaßnahmen verzichten. Das ist nicht fair; das ist nicht gerecht. Das finden wir nicht gut und das ist korrekturwürdig.

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

Ich will zum Ende meiner Rede deutlich machen, dass das Fluglärmgesetz natürlich nicht das Ende des Lärmschutzes an Flughäfen sein kann. Kollege Heilmann, das ist ein Konzept des passiven Lärmschutzes; das ganze Gesetz ist so konzipiert. Man soll es nicht überfordern, sondern klar sehen, dass es andere Gesetzesfelder gibt, wo man den aktiven Lärmschutz angehen muss, etwa bei der europäischen Richtlinie zur lärmbedingten Betriebsbeschränkung, die nicht ambitioniert in deutsches Recht umgesetzt wird. Hier gibt es Spielräume, aktiv einzugrenzen und zu sagen: Wenn zu viel Lärm entsteht, dann können Flughäfen anders als bisher eingreifen und Einschränkungen vornehmen.

Ein weiteres Feld ist schon eröffnet. Wir werden demnächst europaweit Daten darüber sammeln, wie sich Lärm in Ballungsräumen ausbreitet, und sie kartieren. Dabei müssen natürlich die Zonen um Flughäfen in besonderer Weise berücksichtigt werden. Wir werden dann wahrscheinlich sehr beeindruckende Lärmkarten bekommen und daraus abgeleitet die Aufforderung, aktive Lärmschutzpläne auszuarbeiten

und Maßnahmen bzw. Strategien vorzuschlagen, damit es in diesem Bereich insgesamt zu weniger Lärm kommt.

Sie sehen, es ist noch viel zu tun. Wir sollten uns nicht gleich auf die Ruhebänk setzen und sagen: Jetzt warten wir 35 Jahre. Es wäre bedauerlich, wenn erst im Jahre 2040 kurz vor Weihnachten wieder einmal ein Deutscher Bundestag über ein solches Gesetz beraten würde. Ich hoffe, wir kommen zu einer früheren Novellierung und zu einer rechtzeitigen Anpassung der Grenzwerte an das, was die Forschung uns immer wieder sagt.

Vielen Dank.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)