

Vizepräsidentin Gerda Hasselfeldt:

Ich erteile dem Kollege Marko Mühlstein, SPD-Fraktion, das Wort.

Marko Mühlstein (SPD):

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Werte Kolleginnen und Kollegen! Am Beginn meiner Rede möchte ich den Kollegen Petzold von dieser Stelle aus doch einmal kritisieren.

(Hartmut Koschyk [CDU/CSU]: Was? Wir sind doch Freunde! – Marie-Luise Dött [CDU/CSU]: Reden Sie mal, dass wir klatschen können!)

Es gab sehr wohl nicht nur im Bundesumweltministerium, sondern natürlich auch in den zuständigen Häusern Bundesinnenministerium und Bundesjustizministerium eine juristische Prüfung.

Wir sprechen heute hier über ein in den vergangenen Jahren gewachsenes Umweltproblem in der Bundesrepublik, die Lärmemissionen. Insbesondere der Fluglärm hat sich durch den stetigen Anstieg des Flugverkehrs zu einem ernsthaften Problem entwickelt. So fühlen sich laut Umweltbundesamt 12 Prozent der Gesamtbevölkerung durch Fluglärm wesentlich belästigt. In einigen Bundesländern sind es sogar 41 bzw. 44 Prozent der Einwohner.

Aus der Belastung durch Fluglärmemissionen ist für viele Menschen ein ernstzunehmendes **Umweltrisiko** geworden. Umso mehr freue ich mich, dass wir heute in der ersten Lesung des Entwurfs eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen das mittlerweile 35 Jahre alte Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm den aktuellen Erfordernissen anpassen können. Aus meiner Sicht ist es sehr zu begrüßen, dass durch die Neufassung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm wesentlich mehr Bürgerinnen

und Bürger in der Umgebung der Flughäfen Ansprüche auf Schallschutz erhalten werden. Außerdem wird für eine weitblickende Siedlungsplanung in lärmbelasteten Bereichen um Flughäfen gesorgt, um zukünftigen Lärmkonflikten besser vorzubeugen.

Werte Kolleginnen und Kollegen, in der Novelle sind die **Grenzwerte** für die Lärmschutzzonen deutlich herabgesetzt worden. Zugleich wird mit der Neuregelung auf eine stärkere Harmonisierung mit den Lärmschutzstandards beim Neu- und Ausbau von Straßen- und Schienenwegen abgezielt. Hierfür gibt es mit der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung ja bereits seit 1990 eine analoge Lärmschutzregelung.

Schauen wir zurück auf das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm von 1971, das derzeit noch gilt. Danach besteht ein Anspruch auf baulichen Schallschutz für Wohnungen erst, wenn der Fluglärm 75 Dezibel überschreitet. Bei derart hohen Belastungen müssen die Menschen nicht nur massive Störungen und Beeinträchtigungen ihrer Lebensqualität hinnehmen, in unterschiedlichen wissenschaftlichen Studien wird auch aufgezeigt, dass derartiger Lärm vor allem zu Herz-Kreislauf-Störungen führt.

Die vom Bundeskabinett am 1. Februar dieses Jahres verabschiedete Novelle des Fluglärmgesetzes sieht daher vor, den Grenzwert für die Tagschutzzone 1 bei Verkehrsflugplätzen auf 65 Dezibel zu senken. Wird ein Verkehrsflughafen wesentlich ausgebaut, soll der Anspruch auf baulichen Schallschutz für Wohnungen im Flughafenumland bei einem fluglärmbedingten Mittelungspegel von 60 Dezibel einsetzen.

Diese notwendigen Verschärfungen der Lärmgrenzwerte für die Tagschutzzonen um 10 bis 15 Dezibel orientieren sich maßgeblich an den Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen. Diese Pflichten sollen künftig für alle Verkehrsflugplätze gelten und darüber hinaus für die größten Verkehrslandeplätze. Neben den zivilen Verkehrsflugplätzen erfasst der Gesetzentwurf auch die militärischen Flugplätze. Erstmals werden für Flughäfen mit relevantem Nachtflugbetrieb auch nachts Schutzzonen festgelegt. Ziel dieser Neuregelung ist es, die von Nachtfluglärm betroffenen Menschen vor gesundheitsrelevanten Schlafstörungen zu schützen.

Das novellierte Fluglärmgesetz wird in den nächsten zehn Jahren Investitionen in den Lärmschutz auslösen. Bundesminister Gabriel sprach vorhin von den zu erwartenden Kosten und erwähnte, dass ein Flugticket dadurch in Zukunft um circa 1 Euro teurer werden wird. Diese **Kostenbelastungen** können angesichts von Kerosinzuschlägen und Sicherheitsgebühren in beträchtlicher Höhe aus meiner Sicht nicht als Wettbewerbsnachteil gegenüber anderen Verkehrsträgern oder gegenüber Flughäfen im Ausland bewertet werden.

(Beifall bei der SPD)

Zukünftig werden nicht mehr Gerichtsurteile landauf und landab entscheiden, wie die Flughäfen ausgebaut werden können. Mit den verbindlich geregelten Eckdaten dieser Gesetzesnovelle gewährleisten wir als Gesetzgeber nach 35 langen Jahren eine verlässliche Planungs- und Rechtssicherheit, wovon der Standort Deutschland als Flugverkehrsstandort in Mitteleuropa, aber auch die als Anwohner betroffenen Bürgerinnen und Bürger deutlich profitieren werden.

Der allseits bekannte Spruch „Viel Lärm um nichts“ kann maximal für die Anträge der Fraktion der FDP und des Bündnisses 90/Die Grünen gelten,

(Irmingard Schewe-Gerigk [BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN]: Was?)

nicht aber für die vorliegende Novellierung des Fluglärmgesetzes. Schließlich haben wir mit dem Gesetzentwurf einen angemessenen Interessenausgleich erzielt, bei dem das Ziel der Ausgewogenheit mit hoher fachlicher Präzision erreicht wurde.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

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