

## 2. und 3. Beratung des von der Regierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen

---

### Rede von Marko Mühlstein MdB

*73. Sitzung des Deutschen Bundestages*

*Berlin, den 14.12.2006*

**Marko Mühlstein (SPD):**

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Gäste auf den Besuchertribünen! Ich freue mich, dass wir in dieser letzten Sitzungswoche vor Weihnachten die Beratung der Gesetzesnovelle zum Fluglärmenschutz mit der zweiten und dritten Lesung endlich abschließen werden.

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

Wir haben den Gesetzentwurf unserer rot-grünen Vorgängerregierung in ganz wesentlichen Punkten verbessern können. Um dies zu erreichen, haben wir sowohl mit Vertretern der Lärmschutzverbände als auch mit Vertretern der Luftverkehrswirtschaft diskutiert. Wir saßen mit Vertretern der Länder, mit Sachverständigen und mit betroffenen Bürgerinnen und Bürger aus der ganzen Republik zusammen. Dabei sind die unterschiedlichsten Vorstellungen heftig aufeinander getroffen.

Es war ein hartes Stück Arbeit, dies alles so unter einen Hut zu bekommen, dass nicht der kleinste gemeinsame Nenner, sondern ein belastbarer **Interessenausgleich** herausgekommen ist. Niemand weiß dies besser als meine Kolleginnen und Kollegen Berichterstatter aus allen Fraktionen, bei denen ich mich an dieser Stelle für die hervorragende Zusammenarbeit ausdrücklich bedanken möchte. Insbesondere möchte ich mich bei meinem Kollegen Petzold recht herzlich bedanken.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

In vielen Punkten – naturgemäß nicht in allen – haben wir uns einigen können. Deshalb kann ich die Ablehnung der beiden Anträge von FDP und Bündnis 90/Die Grünen für meine Fraktion auch mit gutem Gewissen vertreten und um Ihrer aller Zustimmung zum vorliegenden Gesetzentwurf werben.

(Horst Friedrich [Bayreuth] [FDP]: Auch wenn Weihnachten ist, können wir das leider nicht gewähren!)

Ich meine, mit den intensiven Beratungen der letzten Wochen sind wir der Bitte unseres Bundesumweltministers Sigmar Gabriel um Sorgfalt und Kompromissbereitschaft, die er bei der Einbringung der Novelle vor beinahe genau zehn Monaten hinsichtlich der Ausschussberatung gestellt hat, vorbildlich nachgekommen.

(Horst Friedrich [Bayreuth] [FDP]: Wo ist er denn?)

Ebenso vorbildlich war dabei die Unterstützung durch die Mitarbeiter des Bundesumweltministeriums. Meinen herzlichen Dank dafür.

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

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen, beim Lärm – seiner Entstehung, seiner Wahrnehmung und seinen Auswirkungen – haben wir es mit einer ausgesprochen komplexen Materie zu tun.

Dennoch werden wir auf Schritt und Tritt damit konfrontiert. Sind wir in einem Moment noch Erzeuger von Lärm, sind wir im nächsten Moment schon wieder selbst davon betroffen.

Zweifellos ist in unserer modernen, auf Mobilität und wirtschaftliche Flexibilität existenziell angewiesenen Gesellschaft Lärm nicht immer und überall vermeidbar. Wenn wir davon ausgehen, dass Schall erst in dem Augenblick zu Lärm wird, wenn er unangenehm, störend und gesundheitsschädigend wirkt, dann haben wir es nicht mit einem physikalischen, sondern vielmehr mit einem **psychologisch-medizinischen Phänomen** zu tun.

Obwohl die Wahrnehmung von Lärm daher stark vom subjektiven Empfinden abhängt, ist dennoch objektiv nachgewiesen, dass Lärm krank macht. Darüber hinaus lassen sich auch im psychischen, ökonomischen und sozialen Bereich negative Auswirkungen belegen.

Was bedeutet das nun alles ganz konkret für den Fluglärm? Die dynamische Entwicklung des Flugverkehrs hat zu einer immens gestiegenen Anzahl der Flugbewegungen geführt. Die Dauerschallpegel konnten bis heute nur konstant gehalten werden, weil die technischen Verbesserungen an den Flugzeugen den Pegelanstieg im Durchschnitt noch kompensierten. Die ermittelten **Pegelwerte** geben allerdings keine Auskunft über die empfundenen Lärmbelastungen und erheblichen materiellen Verluste infolge des Wertverlustes von Grundstücken. Dies tun aber die vielen Eingaben, Petitionen und Proteste gegen Fluglärm, die uns regelmäßig erreichen. Die Berichte der von Fluglärm betroffenen Menschen und eigene Erfahrungen machen deutlich, dass das Leben unter Fluglärm zu gravierenden Verschlechterungen der **Lebensqualität** führt.

Wie ich bereits vorhin angedeutet habe, bewegen wir uns mit der Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes innerhalb eines Spannungsfeldes unterschiedlicher Interessen. So sind wir uns selbstverständlich darüber im Klaren, dass wir den wirtschaftlichen Aufschwung unseres Landes unter anderem auch dem hervorragend aufgestellten Luftverkehrsstandort Deutschland verdanken. Liebe Kolleginnen und Kollegen, Exportweltmeister wird man nicht zu Fuß. Von Flughäfen und deren Infrastruktur hängen zudem viele tausend Arbeitsplätze direkt und indirekt ab. Ein wohlüberlegter Ausgleich zwischen den Bedürfnissen lärmgeplagter Menschen auf der einen Seite und einer der dynamischsten Wachstumsbranchen unseres Landes auf der anderen Seite ist eine große Herausforderung. Deren Bewältigung ist nichtsdestotrotz unsere Pflicht.

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

Vor diesem Hintergrund lassen Sie mich, liebe Kolleginnen und Kollegen, darauf eingehen, was das Fluglärmschutzgesetz denn nun künftig leisten wird, und vor allem, wo die Verbesserungen gegenüber dem ursprünglichen Gesetzentwurf, ganz zu schweigen von dem bisher noch gültigen Gesetz von 1972, liegen.

Grundsätzlich ermöglicht das neue Gesetz mehr **passiven Schallschutz** für Anwohner durch eine Ausweitung der Schutzzonen. Erstmals wird auch eine Nachtschutzzone eingeführt und damit dem Schutz des Schlafes besonders Rechnung getragen. Konkret heißt das: Mit der Neufassung des Fluglärmschutzgesetzes werden künftig wesentlich mehr Menschen in der Umgebung der Flughäfen Ansprüche auf Schallschutz haben.

Definiert werden die beiden Tagschutzzonen 1 und 2 und die Nachtschutzzone durch die **Lärmgrenzwerte**. Erfreulicherweise ist uns die Absenkung der bisherigen Grenzwerte um 10 bis 15 dB(A) – ich wiederhole: 10 bis 15 dB(A) – gelungen.

(Ulrich Petzold [CDU/CSU]: Hört! Hört!)

Wenn wir dabei berücksichtigen, dass die Senkung des Schallpegels um 10 dB(A) die subjektive Wahrnehmung des Lärms um die Hälfte reduziert, ist dies, denke ich, ein großer Schritt in die richtige Richtung.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)

Die neuen Grenzwerte gelten künftig für alle Verkehrsflughäfen mit regelmäßigem Fluglinien- und Pauschalreiseverkehr. Grundlage des Berechnungsverfahrens ist die so genannte Drei-Sigma-Regelung. Das bedeutet: Drei Sigma am Tag, drei Sigma in der Nacht.

Ich habe vorhin von der subjektiven Schallwahrnehmung gesprochen. Die Aufgabe war, einen subjektiven Eindruck, der nicht zuletzt von psychologischen Faktoren abhängt, mittels eines physikalischen Berechnungsverfahrens abzubilden.

Wir haben uns die Diskussion um die Berechnungsgrundlage wahrlich nicht einfach gemacht, hängt doch davon die Gesundheit vieler Menschen ab. Im Übrigen muss die Berechnungsgrundlage auch für Flughafenbetreiber wirtschaftlich darstellbar sein.

Im Zusammenhang mit der Festsetzung der Grenzwerte gilt es zu berücksichtigen, dass zwischen den neuen bzw. wesentlich baulich erweiterten zivilen sowie militärischen Flugplätzen unterschieden wird. Dies ist dem bereits beschriebenen Unterschied in der Wahrnehmung von Schallereignissen unterschiedlichen Charakters geschuldet. Die Lärmsituation eines **Militärflughafens** unterscheidet sich in wesentlichen Punkten von der eines zivilen Flughafens. So findet beispielsweise an einem Militärflughafen in den lärmsensiblen Zeiten wie morgens oder abends, in der Nacht und am Wochenende kein Flugverkehr statt.

Ich freue mich ganz besonders, dass es gelungen ist, im Interesse der Anwohner eine wesentliche bauliche **Erweiterung eines Flugplatzes** so zu definieren, dass eine Erweiterung dann gegeben ist, wenn diese zur Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels an der Grenze zur Tagschutzzone 1 oder des LAeq Nacht an der Grenze der Nachtschutzzone um mindestens 2 dB(A) führt. Durch das Instrument der vorausschauenden Siedlungsplanung wird überdies von vornherein Konflikten vorgebeugt. In einem Lärmschutzbereich dürfen keine Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche Einrichtungen gebaut werden. In den Tagschutzzonen des Lärmschutzbereiches gilt das beispielsweise auch für Schulen und Kindergärten. Ich denke, das ist besonders wichtig.

Die Bedenken, dass Einrichtungen wie **Alten- und Pflegeheime** in Lärmschutzbereichen künftig keine baulichen Erweiterungen vornehmen dürfen und damit von der Schließung bedroht wären, sehe ich nicht, Herr Kauch. Denn im Bedarfsfall können Ausnahmen durch die zuständige Landesbehörde genehmigt werden. Änderungen ohne Kapazitätserweiterungen fallen zudem nicht unter das Bauverbot. Des Weiteren werden Ansprüche auf passiven Schallschutz für Wohngebäude in hochgradig fluglärmbelasteten Gebieten festgesetzt.

Um Missverständnissen von vornherein vorzubeugen, möchte ich nochmals ausdrücklich darauf hinweisen, dass im Fluglärmschutzgesetz Fragen zum aktiven Lärmschutz nicht geregelt werden sollten.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU sowie des Abg. Winfried Hermann [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] – Lutz Heilmann [DIE LINKE]: Warum?)

**Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:**

Herr Kollege, kommen Sie bitte zum Schluss.

**Marko Mühlstein (SPD):**

Ich komme zum Schluss, Frau Präsidentin. – Verkehrslärm entsteht von selbst. Ruhe und damit der Schutz lärmgeplagter Menschen müssen hingegen gewollt und bewusst herbeigeführt werden. Ich habe den Eindruck, dass wir unsere Handlungsfähigkeit in dieser Angelegenheit erfolgreich unter Beweis gestellt und bei dieser schwierigen Ausgangssituation ein belastbares Etappenziel erreicht haben.

**Vizepräsidentin Katrin Göring-Eckardt:**  
Herr Kollege.

**Marko Mühlstein (SPD):**  
Dennoch meine ich: Aktiven Lärmschutz auch im Flugbetrieb umzusetzen, bleibt eine wichtige Forderung, der die Politik zukünftig gerecht werden muss.

Recht herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD und der CDU/CSU)