



Petra Bierwirth

Mitglied des Deutschen Bundestages
Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

P. Bierwirth, MdB · Deutscher Bundestag · D-11011 Berlin

Der Stadtverordnetenvorsteher
der Stadt Offenbach am Main
Herr Erik Lehmann

63061 Offenbach (Main)

Deutscher Bundestag

Platz der Republik 1
D-10557 Berlin
☎ +49 (0)30 227 – 73 673
☎ +49 (0)30 227 – 76 772
✉ petra.bierwirth@bundestag.de

www.petra-bierwirth.de

Wahlkreis

August-Bebel-Str. 45
D-15344 Strausberg
☎ +49 (0) 3341 - 308490
m +49 (0) 3341 - 308538
✉ petra.bierwirth@wk.bundestag.de

Berliner Str. 33
D-16321 Bernau
☎ +49 (0) 3338– 459248
S +49 (0) 3338– 459842
✉ petra.bierwirth@wk2.bundestag.de

Berlin, 2006 – 07- 14

Novelle Fluglärmschutzgesetz

Resolution der Stadtverordnetenversammlung Offenbach vom 21. Juni 2006

Sehr geehrter Herr Lehmann,
sehr geehrte Damen und Herren,

für die Übersendung der Resolution der Stadtverordnetenversammlung Offenbach an mich als auch an unseren Fraktionsvorsitzenden Dr. Peter Struck danke ich Ihnen. Für diese Initiative bedanke ich mich auch im Namen des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und möchte Sie gerne über den jetzigen Stand des Verfahrens informieren.

Grundsätzlich sind auch wir nicht zufrieden mit dem vorliegenden Entwurf und auch das Bundesumweltministerium/BMU ist am Anfang mit ganz anderen Vorstellungen an die Sache herangegangen. Uns liegt hier nun ein Kompromiss zur Beratung vor, der gegenüber dem bis jetzt gültigen Gesetz echte Verbesserungen aufweist. Wir sind entschlossen, keine weiteren Abschwächungen zuzulassen.

Auch wir sind wie viele andere Betroffene der Auffassung, dass Lärminderung an der Quelle und aktive Lärmschutzmaßnahmen (wie z.B. leisere Flugzeuge und Fahrzeuge oder Flüsterasphalt) grundsätzlich Vorrang vor passivem Lärmschutz haben sollten. Daher sind wir optimistisch, dass zukünftig Anforderungen an die Lärminderung von Geräten, Maschinen und Fahrzeugen zunehmend durch Richtlinien der Europäischen Union in Form verbindlicher Geräuschgrenzwerte festgesetzt werden wie dies zuletzt bei den Werten für neue Lokomotiven geschehen ist. Der Vorrang der Lärminderung an der Quelle ist auch im Bundes-Immissionsschutzgesetz verankert, das bei der Anlagen und Fahrzeugen Emissionsbegrenzungen nach dem Stand der Technik verlangt.

Die neuen, nach einer langwierigen Kompromissfindung vereinbarten Lärmwerte für die Lärmschutzzonen orientieren sich an den Empfehlungen des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU). Der Rat



Petra Bierwirth

Mitglied des Deutschen Bundestages
Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

fordert, dass möglichst bald Mittelungspegel von 65 dB am Tag und 55 dB nachts nicht mehr überschritten werden. Wir sind der Meinung, dass der SRU damit den aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung darstellt. Die neuen Werte bedeuten somit eine spürbare Ausweitung der Lärmschutzzonen, mehr Wohnungen werden Schallschutz bekommen. Die Festlegung von Schutzzonen für die Nacht bedeutet zudem, dass viele betroffene Menschen vor gesundheitsrelevanten Störungen des Schlafes geschützt werden.

Der Berichterstatter unseres Koalitionspartners hat uns nach der Anhörung im Bundestag, in der heftig Nachbesserungen gefordert wurden, sehr interessante Vorschläge für Änderungen vorgelegt. In den gemeinsamen Abstimmungsgesprächen konnten dann noch weitere hinzugefügt werden. Die Berichterstatter der beiden großen Fraktionen des Umweltausschusses haben dem Bundesumweltministerium/BMU nun eine Vorschlagsliste vorgelegt und um Formulierungshilfen bzw. juristische Prüfungen gebeten, wie man den Gesetzentwurf im Sinne der Vorschläge ändern könnte. Wie weit wir wirklich kommen werden, kann ich nicht einschätzen, das müssen die weiteren Verhandlungen mit der CDU/CSU nach der Sommerpause ergeben. Wir sind zunächst einmal optimistisch.

Die schlechte Nachricht aber ist, dass das Fluglärmschutzgesetz auch zukünftig ein reines Erstattungsrecht für Schallschutzmaßnahmen mit zusätzlichen Regelungen zu Baubeschränkungen etc. bleibt, also ausschließlich den passiven Lärmschutz regelt. Aktiver Lärmschutz in Form betrieblicher Regelungen wie auch Quotierungen auf den Flughäfen etc. bleibt Gegenstand des Genehmigungsverfahrens nach dem Luftverkehrsrecht, also in der Hand des Verkehrsministers. Neue Möglichkeiten eröffnet die aktive Lärminderungsplanung nach der Umgebungslärmrichtlinie, die die Länder durchführen und die auch das Umland größerer Flughäfen umfasst.

Insofern wird die Bindung in § 8 des neuen Gesetzentwurfes an das Luftverkehrsgesetz sich auch ausschließlich auf passiven Lärmschutz beziehen. Folglich kann auch weiterhin im Rahmen von Genehmigungsverfahren die Abwägung über aktiven Lärmschutz erfolgen. Dafür werden wir uns energisch einsetzen.

Die Beschränkung von Nachtflügen ist Regelungsbereich des Luftverkehrsgesetzes und dafür ist das Bundesverkehrsministerium/BMVBS federführend. Nach heutiger Rechtslage werden Nachtflugverbote und Nachtflugbeschränkungen als flughafenspezifische Auflagen zur Flughafengenehmigung durch die in Bundesauftragsverwaltung handelnden obersten Luftfahrtbehörden der Länder getroffen, nach § 6 LuftVG. Bei bestehenden Flughäfen, die Nachtbetrieb durchführen wollen, stellt der Flughafenbetreiber einen entsprechenden Antrag, Ein generelles gesetzliches Verbot von Nachtflügen wäre theoretisch - allerdings nicht im Fluglärmschutzgesetz - möglich, allerdings müssten den Belangen der bestehenden Flughäfen mit genehmigtem Nachtflugbetrieb (Bestandsschutz) im Einzelnen Rechnung getragen werden, z.B. durch angemessene Übergangsfristen bis zur Beendigung des Nachtflugbetriebes. Was dann noch an gerichtlichen Klagen käme, die eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber anderen europäischen Ländern ohne Nachtflugverbot durchsetzen wollen, wäre ein weiteres großes Problem...



Petra Bierwirth

Mitglied des Deutschen Bundestages
Vorsitzende des Ausschusses für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit

Wir haben Ihre Argumentation hinsichtlich einer Flughafenausbausteuerung, einer Bevorzugung des Flughafens Frankfurt durch die Festlegung eines für diesen Flughafen günstigen Geltungsdatums von strengeren Grenzwerten für die Nacht-Schutzzone und des Berechnungsmodus zur Kenntnis genommen und können Ihnen mitteilen, dass diese eine wichtige Rolle bei den möglichen Änderungsvorschlägen zum Gesetzentwurf spielen werden.

Mit freundlichem Gruß



Petra Bierwirth