

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Korrigiertes Wortprotokoll

11. Sitzung - öffentliche Anhörung

Montag, 08. Mai 2006, 11:30 Uhr bis 15:30 Uhr

10117 Berlin, Adele-Schreiber-Krieger Straße 1, Sitzungssaal: MELH 3.101

**Vorsitz: Petra Bierwirth, MdB
Eva Bulling-Schröter, MdB**

Tagesordnung

- | | |
|---|----------------|
| Punkt 1
Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes
vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen
- Drucksache 16/508 - | Seite 2 |
| Punkt 2
Antrag der Abgeordneten Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth),
Birgit Homburger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
Das Fluglärmgesetz unverzüglich und sachgerecht modernisieren
- Drucksache 16/263 - | Seite 2 |
| Punkt 3
Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia
Behm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN
Den Schutz der Anwohner vor Fluglärm wirksam verbessern
- Drucksache 16/551 - | Seite 2 |

11. Sitzung Beginn: 11:30 Uhr

Vorsitzende: Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich eröffne die 11. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, deren Durchführung als öffentliche Anhörung einvernehmlich in unserer Sitzung am 8. März 2006 beschlossen wurde. Die öffentliche Anhörung bezieht sich sowohl auf den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen als auch auf die Anträge der Fraktion der FDP und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Zur Mitberatung wurde diese Vorlage an den Haushaltsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Verteidigungsausschuss, den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie den Ausschuss für Tourismus überwiesen. Die mit dieser Thematik befassten Mitglieder der mitberatenden Ausschüsse möchte ich besonders herzlich begrüßen; sie werden hier auch Fragerecht haben.

Ich möchte nun unsere Sachverständigen herzlich willkommen heißen und begrüße Herrn Dr. Volker **Gronefeld**, Fachanwalt für Verwaltungsrecht aus München; Herrn Prof. Dr. Rainer **Guski**, Ruhr-Universität Bochum, Fakultät für Psychologie, Kognitions- und Umweltpsychologie; Herrn Thomas **Jühe**, Vorsitzender der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen, Frankfurt; Herrn Wolfgang **Klapdor**, Direktor Flughafen Köln/Bonn GmbH; Herrn Dr. Stefan **Paetow**, Vorsitzender Richter am Bundesverwaltungsgericht; Herrn Helmar **Pless**, Dipl.-Ing., Dipl.-Biologe, Essen; Herrn Dr. Werner **Reh**, Vorsitzender des Arbeitskreises Flugverkehr der Deutschen Umweltverbände und Verkehrsreferent des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND); Herrn Dr. Alexander **Samel**, Institut für Luft- und Raumfahrtmedizin in Köln, Deutsches Zentrum für Luft und Raumfahrt; und Herrn Walter **Vill**, Vorsitzender des ADV-Präsidiums, Direktor Flughafen München GmbH. Herzlich willkommen, meine Damen und Herren.

Mit dem Gesetzentwurf soll gemäß der Koalitionsvereinbarung der Schutz der Menschen vor Fluglärm in der Umgebung der größeren zivilen und militärischen Flugplätze verbessert werden. Wesentliche Regelungsgehalte betreffen die Festsetzung von Lärmschutzbereichen in der Umgebung von Flugplätzen, dort geltende bauliche Beschränkungen und damit in Zusammenhang stehende Entschädigungsansprüche, sowie Schallschutzanforderungen und damit verbundene Erstattungsansprüche. Mit der Novelle des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm werden vor allem die für die Festsetzung des Lärmschutzbereichs maßgeblichen Grenzwerte abgesenkt und das Verfah-

ren für die Berechnung der Lärmbelastung modernisiert.

Wir haben uns auf folgendes Verfahren für die heutige Anhörung verständigt: Wir werden die Anhörung direkt mit Statements der Sachverständigen beginnen. Wir haben uns auf fünfminütige Statements verständigt; ich bitte Sie, diese Zeit einzuhalten. Danach werden die Berichterstatter der Fraktionen im Umweltausschuss das erste Fragerecht erhalten. Hier bitte ich die Kolleginnen und Kollegen, keine Statements abzuhalten, sondern lediglich ihre Fragen zu stellen. Wir haben uns auf Themenkomplexe geeinigt, und ich bitte um entsprechende Fragen. Wie üblich sollen pro Aufruf eine Frage an zwei Sachverständige oder ein bis zwei Fragen an einen Sachverständigen gerichtet werden; die angesprochenen Sachverständigen sind gebeten, die Frage bzw. Fragen unmittelbar anschließend zu beantworten. Nach den Berichterstattern haben dann jeweils die anderen Mitglieder des Umweltausschusses oder der mitberatenden Ausschüsse Fragerecht.

Ferner möchte ich noch erwähnen, dass auf der Basis des mitlaufenden Tonbandes ein Wortprotokoll erstellt werden wird. Dieses wird nach Fertigstellung im Internetangebot des Umweltausschusses abrufbar sein.

Erlauben Sie mir noch einen Hinweis: Unverlangte Stellungnahmen stehen Ihnen in der Ausschussdrucksache 16(16)23** zur Verfügung.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, im Hinblick auf einen sorgsamen Umgang mit Ressourcen werden wir die Stellungnahmen nur den geladenen Sachverständigen und der Presse in gedruckter Form zur Verfügung stellen. Zuhörer bitten wir, sich der ausliegenden Übersicht über die im Internet verfügbaren Vorlagen zu bedienen und sich die Beiträge ggf. selbst aus dem Internetangebot des Umweltausschusses auszudrucken.

Noch ein abschließender Hinweis: Gegen 12.00 Uhr wird ein Wagen mit Getränken und belegten Brötchen sowie einer Suppe eintreffen. Wir werden die Sitzung daher nicht für eine Mittagspause unterbrechen.

Wir treten jetzt in die Fragerunde ein, und ich bitte die Sachverständigen um ihre Statements. Zunächst Herr Dr. Gronefeld, bitte.

Sv. Dr. Volker **Gronefeld**: Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Herren Berichterstatter, meine Damen und Herren Abgeordneten, das Gesetz, zu dem wir ein Statement abgeben sollen, dient der Novellierung eines alten Gesetzes - eines uralten Gesetzes darf man sagen - aus 1971, was seinerzeit natürlich eine ganz bestimmte Zielrichtung hatte. Dieses Gesetz aus dem Jahr

1971 sollte, nachdem zuvor 1959 die Planfeststellungspflicht in das Luftverkehrsrecht eingeführt worden ist, die Bestandsflughäfen in entsprechender Weise absichern gegen den damals, wie man meinte, noch nicht umfassend in den Planfeststellungsbeschlüssen - die Zeit der Erfahrung war ja auch zu kurz - bewältigten Fluglärm entgegenzutreten, und zwar durch Siedlungssteuerungsmaßnahmen, durch Bauverbote. Die Zeit ist inzwischen vorangeschritten, und die 30 bzw. 35 Jahre sind nicht in der Entwicklung des Fluglärms weiter genutzt worden, wohl aber in der Entwicklung des Flugverkehrsrechts. Die Aufgaben der Fluglärmbekämpfung sind nicht so sehr durch das Fluglärmgesetz und die auf ihm beruhenden Lärmschutzbereiche wahrgenommen worden, sondern durch das Luftverkehrsgesetz, das Planfeststellungsrecht, das Genehmigungsrecht und die fachplanerische Abwägung nebst den Auflagen in Planfeststellungsbeschlüssen, in luftrechtlichen Genehmigungen. Wenn also heute der Novellierung des Fluglärmgesetzes aus dem Jahre 1971 näher getreten wird, muss man sich überlegen, dass man es auf dem Erfahrungsschatz, dem Erfahrungshintergrund der letzten Zeit aus dem Vollzug des Luftverkehrsgesetzes tut. Viele Fragen, die Sie gestellt haben, deuten in diese Richtung, und viele Fragen bringen selbstverständlich fachplanerische Elemente jetzt in das Fluglärmgesetz hinein. Der ganze Titel - die Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm - deutet in diese Richtung. Das bringt den Gesetzgeber in erhebliche Schwierigkeiten der Abgrenzung von Rechtsmaterien und der Zuordnung der verschiedenen Probleme. Einerseits liegt auf der Hand, dass die Siedlungssteuerung nicht verschlechtert, sondern verbessert werden soll; das sind sicher Detailfragen, über die man später sprechen kann. Andererseits ist offenkundig, dass dann, wenn man „Grenzwerte“, die bislang eine Rolle im Fachplanungsrecht gespielt haben, gesetzlich festlegt, nicht übersehen werden darf, dass die fachplanungsrechtliche Seite in den Blick zu nehmen ist. Ich kann also nicht nur aus dem Blickwinkel des Fluglärmgesetzes, wie es 1971 einmal verfasst worden ist, über Fluglärm entscheiden, sondern muss den Blick auf das Luftverkehrsgesetz richten. Das bedeutet, dass zu gleichen Teilen das Luftverkehrsgesetz vermutlich an die Forderungen des Fluglärmgesetzes angepasst werden muss. Also: Setze ich in einem Fluglärmgesetz Grenzwerte fest, dann muss, wie es ich glaube auch Artikel 2 des vorliegenden Gesetzentwurfs vorsieht, Sicherheit dafür getroffen werden, dass diese Grenzwerte in den fachplanerischen Entscheidungsprozessen auch wirklich zugrunde gelegt werden. Das ist deswegen auch so wichtig, weil wir derzeit - das kann ich aus langjähriger Erfahrung sagen, und es sitzen andere Sachverständige am Tisch, die das bestätigen werden - sehr viel Ressourcen, Zeit, Aufwand, aber auch soziale Akzeptanz aufwen-

den, in Planfeststellungsverfahren zu einem abwägungsgerechten Ergebnis zu kommen. Dies führt dazu, dass erhebliche Gutachten in Verfahren eingeführt werden, dass die Gutachten in Erörterungsterminen diskutiert werden, dass jedes Mal in jedem Planfeststellungsverfahren der Stand der Wissenschaft neu beleuchtet, neu betrachtet wird und das selbe Spiel sich in den anschließenden Gerichtsverfahren wiederholt. Das ist die eine Seite, die zu erheblichen Zeitverzügen führt. Das allein wirft schon die Kostenfrage auf. Denn die Frage des Fluglärms selber ist nicht eine Frage der Einzelfallgerechtigkeit, sondern eine Frage des gesetzgeberischen Kompromisses, also sozusagen die hineingelagerte Abwägung in den Gesetzgebungsprozess, die Festlegung hier. Denn alles, was Sie an Fluglärmgrenzen festlegen, ist gesetztes Recht, da gibt es keine absoluten Grenzen. Ich meine, dass es Aufgabe des Gesetzgebers ist, aber auf der anderen Seite sollten dann die Planfeststellungsverfahren, die Genehmigungsverfahren doch profitieren. Es müsste Rechtssicherheit gegeben werden. Die Frage der fachplanerischen Abwägung müsste determiniert sein durch diese hier festzusetzenden Grenzwerte. Damit könnte ein erheblicher Beitrag geleistet werden, die Verfahren deutlich von unnützen Kosten zu entschlacken, sie kürzer zu gestalten, ohne dass es auf der Seite des Fluglärmgesetzes Einbußen gäbe; Gerichtsverfahren kürzer zu gestalten, und last but not least möglichen Investoren, die auf Flugplätze Zugriff nehmen wollen, rechtzeitig zu erklären, wie denn der Stand des Verfahrens ist und zu welchem Zeitpunkt zu welchen Ergebnissen in etwa das Verfahren wohl abgeschlossen werden kann. Die Einzelfragen, meine Damen und Herren, werden Sie sicher im Verlauf der Sitzung stellen. Vielen Dank.

Vorsitzende: Danke schön. Als nächster Herr Professor Guski, bitte.

Sv. Prof. Dr. Rainer **Guski:** Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren Abgeordneten, ich komme aus der Lärmwirkungsforschung und beschränke mich entsprechend auf diesen Komplex. Ich fange mit dem an, was mich an diesem Gesetzentwurf am meisten irritiert, das sind die Grenzwerte. Wohl jeder weiß, dass Grenzwerte gesetzt werden und abhängig sind nicht nur von der Wirkungsforschung, sondern auch von der Machbarkeit. Ich stelle aber fest, dass im Gegensatz zu dem, was ich bisher glaubte, dass ein solches Kriterium für die Akzeptanz von Grenzwerten z. B. wäre, dass man von einer erheblichen Belästigung ausgeht, und die erhebliche Belästigung liegt nach dem, was ich so in den letzten Jahrzehnten mitgemacht habe, gewissermaßen demographisch definiert wird, indem man sagt, wenn 25 Prozent der Betroffenen stark oder sehr stark belästigt oder gestört sind, ist das spä-

testens ein Punkt, bei dem wir Grenzen setzen müssen. Wenn man dieses Kriterium auf die heutige Beziehung zwischen Störung und Belästigung auf der einen und Fluglärm-Mittelungspegel auf der anderen Seite anwendet, ist es so, dass wir ungefähr 6 dB unter dem Grenzwert liegen, der jetzt für den Tag im Gesetzentwurf vorgesehen ist, und ungefähr 10 dB unter dem, was im Gesetz festgelegt ist. Mit anderen Worten: Die Fluglärmwirkung zumindest für den Zeitpunkt des Tages hinsichtlich Störung und Belästigung hat sich im Verlauf der letzten 40 Jahre Lärmwirkungsforschung verändert. Das heißt, die Betroffenen reagieren bei vergleichbarem Mittelungspegel heute wesentlich stärker als früher. Die Ursachen dafür muss man diskutieren. Es gibt zwei Kandidaten, die mir auf den ersten Blick einfallen. Das eine ist die gestiegene Häufigkeit von Flugzeugen, die natürlich irgendwie in den Mittelungspegel eingeht. Das zweite ist die Veränderung der Betriebsweisen von Flughäfen, die immer mehr - gerade die großen Flughäfen - danach drängen, in die Tagesrandstunden zu gehen, diese zu belegen. Das sind genau die Zeiten, zu denen die Betroffenen zu Hause sind. Wenn man einen Wert von z. B. 60 dB für den Tag nimmt, würde man sagen, dass heute ungefähr 35 Prozent der von diesem Pegel Betroffenen erheblich belästigt sind. Das sind nach meiner Einschätzung schlichtweg zu viele. Wenn Sie in die Nacht gehen - da möchte ich mich eigentlich lieber heraushalten, dafür ist Herr Samel als Experte hier, aber wenn wir da den Mittelungspegel nehmen, steht im Gesetz etwas von 55 dB außen. Die WHO fordert schon seit Jahren 45 dB. Im Papier der Working Group der Europäischen Union wird von 40 bis maximal 45 dB gesprochen. Das heißt also, wenn man von der Seite her kommt, würde man sagen, die Grenzwerte, die im Gesetzentwurf stehen, sind erheblich zu hoch.

Der zweite Punkt, zu dem ich kurz noch etwas sagen möchte, ist die Frage der wesentlichen Änderungen. Dort ist für den Vergleich von bestehenden Flughäfen zu wesentlich geänderten Flughäfen eine feste Regelung angegeben. Wir haben relativ wenige Daten über die Beziehung zwischen Lärmwirkung und der Änderung. Das bisschen, was einigermaßen systematisch erhoben wurde, zeigt, dass es einen Zusammenhang gibt zwischen dem Ausmaß der Änderung, den ein Flughafen erlebt - z. B. im Ausmaß des Mittelungspegels und dem Ausmaß der gesteigerten belästigenden Wirkung. Insofern denke ich, dass der Weg, der hier gewählt wurde - einen festen Abschlag von fünf dB zu machen -, sicher eine praktikable Lösung ist, aber nicht besonders wirkungsgerecht. Wenn der Flughafen sich stärker ändert, müsste man einen stärkeren Schutz der Bevölkerung vorsehen. Vielleicht belasse ich es erst einmal dabei, vielen Dank.

Vorsitzende: Danke schön. Als nächstes Herr Jühe, bitte.

Sv. Thomas **Jühe** (ADF): Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, die Fluglärmkommissionen haben nach Luftverkehrsgesetz § 32e eine beratende Funktion für die Genehmigungsbehörden. In diesem Kontext sitze ich heute vor Ihnen. Es ist so, wie von Herrn Gronefeld ausgeführt wurde, dass wir eigentlich kein wirksames Fluglärmenschutzgesetz hatten. Für andere Verkehrsträger ist über Jahrzehnte eine Verfeinerung der gesetzlichen Regelungen erfolgt, den Fluglärm betreffend ist das ausgeblieben. Man hat jetzt eigentlich innerhalb weniger Jahre versucht, einen Erkenntnisstand zu erreichen, um die Schutzregelungen bezogen auf Fluglärm verbessern zu können. Der hier vorliegende Gesetzentwurf weist meiner Einschätzung nach erhebliche Mängel auf, vor allem deswegen, weil er keine umfassende Herangehensweise an das Thema Fluglärm bedeutet. Ich will Ihnen das an wenigen Beispielen deutlich machen.

Bei Ihren Fragen tauchten sehr häufig die Kostenfolgen auf. Fast immer oder ausschließlich sind hier Kostenfolgen für die Luftverkehrswirtschaft gemeint bzw. für den Bund im Rahmen seiner Trägerschaft für Militärflughäfen. Aber: Völlig unbeachtet bleiben Kostenfolgen, die hoch belasteten Kommunen durch Fluglärm entstehen, und das seit Jahren. Kommunen, die sie heute in der Siedlungsbeschränkung bereits haben, weisen demographische, aber auch sozialstrukturelle Fehlentwicklungen auf. Es gibt mittlerweile Untersuchungen, die dabei sind, das einmal zu quantifizieren. Solche Untersuchungen wurden z. B. im Zusammenhang mit dem Mediationsverfahren in Frankfurt bzw. mit der Nachfolgeveranstaltung im regionalen Dialogforum beauftragt. Es macht aus meiner Sicht Sinn, solche Gutachten und Untersuchungen zunächst einmal voll umfänglich auf dem Tisch zu haben, bevor man versucht, einen Teil der Fluglärmproblematik in Form eines Lärmenschutzgesetzes zu regeln. Aber Sie wissen auch, dass die Fluglärm-betroffenenseite immer dann argumentiert, der aktive Schallschutz tauche in dem Gesetzentwurf nicht auf. Da kann man natürlich sagen: Gut, wenn man diese Gesetzssystematik gewählt hat, taucht er eben nicht auf. Sie müssen sich aber darüber im klaren sein, dass Entscheidungen, die im Zusammenhang mit dem Fluglärmenschutzgesetz getroffen werden, z. B. die Grenzwerte, die hier zur Debatte stehen, dass dies z. B. für die Fachplanung dann maßgeblich sein soll. Ein Beispiel: Ich bin Bürgermeister der Stadt Raunheim, das ist die von Fluglärm am stärksten betroffene Kommune in Deutschland. Dort haben wir einen Dauerschallpegel von 67 dB. Das heißt, wir lägen hier zwei dB über dem, was der Grenzwert für den Tag vorgibt. Tatsächlich ist es aber so, dass das Berechnungsverfahren, das Grundlage dieses Fluglärmenschutzgesetzes ist,

dazu führt, dass die Fluglärmbelastung am Tag nur noch mit 63,2 dB dargestellt wird. In der Konsequenz bedeutet das wiederum, dass eigentlich ein Schutzbedarf, ein Handlungsbedarf nicht existent ist. Die deutsche Flugsicherung wird uns z. B. bei den Bemühungen um aktiven Schallschutz, um veränderte flugbetriebliche Möglichkeiten, solche Lärmsituationen zu vermeiden, darauf hinweisen, dass die Grenzwerte nicht erreicht werden. Das ist nur ein Beispiel, um Ihnen deutlich zu machen: Es gibt hier, was Fluglärmschutz angeht, deutlich mehr zu regeln als das, was heute im Gesetzentwurf enthalten ist. Und Sie müssen sich darüber im Klaren sein, selbst wenn Sie sich dafür entscheiden, zuerst einmal nur diese Elemente zu beschließen, welche Auswirkungen das in Folge hat auf das Luftverkehrsgesetz und andere Regelungen. Kurzum: Was auch viel zu kurz greift, ist die Betrachtung der Bauverbots- bzw. Siedlungsbeschränkung, Hinweise, die im Gesetz enthalten sind. Als kommunaler Vertreter ist es sicherlich so, dass man mir zunächst erst einmal unterstellt, dass sich die Bauverbotsregelungen im Gesetzentwurf möglichst aufgeweicht darstellen. Ich werde das nicht tun, das werden Sie nachher im Einzelnen noch von mir hören. Ich mache aber darauf aufmerksam: Auch hier hätte viel umfassender beschrieben werden sollen, wie denn mit Kommunen umzugehen ist, die in dieser Form in ihrer Siedlungsentwicklung dann total eingeschränkt sind. Wie ist auf demographische Fehlentwicklungen, auf sozialstrukturelle Fehlentwicklungen zu reagieren? Was kann die Raumordnung tun, z. B. per Siedlungsbeschränkungsprogramm und ähnlichem? All diese Fragen sind unbeantwortet, und unsere große Sorge ist: Wenn das Gesetz in dieser Form verabschiedet wird, werden all diese Themen, die ich jetzt nur kurz angerissen habe, in der Folge auf anderer gesetzlicher Ebene nicht sorgfältig genug untersucht, denn das gemeinsame Interesse, das es derzeit zwischen Fluglärm-betroffenen und Luftverkehrswirtschaft noch gibt, nämlich Planungssicherheit, mehr Schutz zu erreichen, ist in dieser Form nicht mehr vorhanden.

Vorsitzende: Vielen Dank. Als nächstes Herr Klapdor, bitte.

Sv. Wolfgang **Klapdor** (Flughafen Köln/Bonn): Ich werde ungefähr das Gegenteil von dem sagen, was mein Nachbar ausgeführt hat. Wir haben die Aufgabe, Business für die Region, in der wir leben, darzustellen, und wir sind nicht nur Business selber, sondern eben auch Basis für Business. Wenn Sie sich einmal Ihre Aufgaben vor Augen führen und den Regierungsbeschluss z. B. von 1991 nehmen, weiß ich nicht, was die Bundesregierung oder die einzelnen Ministerien ohne den Flughafen Köln/Bonn gemacht hätten, wenn sie nicht über unseren Flughafen nach Berlin und zurück hätten fliegen können. Dasselbe gilt für die

Fußballweltmeisterschaft. Wir sind Basis für Business, und wir brauchen Planungssicherheit. Es ist auch nicht so, dass wir Flughäfen nichts für den Lärmschutz tun. Wir haben seit 1992 ein Lärmschutzprogramm, für das wir bereits 70 Millionen Euro ausgegeben haben, weitere Millionen in zweistelliger Höhe sind zurückgestellt. Ferner ist festzuhalten, dass die Flugzeuge all die Jahre immer leiser geworden sind. Wir bekommen immer mehr Auflagen, z. B. eben den Security Act von der Europäischen Gemeinschaft, müssen aber für unsere Region arbeiten, und wir sind eben auch der Wirtschaftsmotor. Da muss ich Ihnen direkt widersprechen. Wenn Sie die Fernwirkung sehen, die Flughäfen erzeugen, allein mit Drops oder mit Tourismus, dass dort Standorte geschaffen werden, dann sehen Sie, dass die Lasten der Kommunen wesentlich geringer sind als das, was positiv durch uns bewirkt wird. Ich kann deshalb nur appellieren: Sehen Sie zu, dass wir Planungssicherheit haben! Ich halte es für unerträglich, dass z. B. Planfeststellungsverfahren wie in München 25 Jahre dauern. Ich sehne mich nicht nach den Zuständen in Dubai, wo jemand zum Scheich geht, sagt „Das ist der Ausbauplan“ und der Scheich sagt dann „Go ahead“ - nein, wir müssen Verfahren haben. Aber ich muss wissen: Wie sind die Grenzwerte? Diese müssen dann auch verbindlich sein. Mir ist auch das Frankfurter Verfahren ein Horror, wo die Akten von Frankfurt bis nach Halifax ausgelegt werden könnten, so dick sind sie mit mittlerweile 34 Haupt- und 60 Untergutachten. Das kann so nicht weitergehen, da reden wir über den Standort Deutschland, und deshalb bin ich der Meinung: Beschließen Sie ein Gesetz, mit dem die Luftverkehrswirtschaft und die Kommunen leben können, aber geben Sie uns Planungssicherheit! Dann sind wir bereit, auch das hier noch zu akzeptieren, was wir gerade noch können.

Vorsitzende: Danke schön. Herr Dr. Paetow, bitte.

Sv. Dr. Stefan **Paetow**: Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren Abgeordnete, ich möchte zu dem Stellung nehmen, wovon ich am meisten verstehe und was mir vielleicht auch das wichtigste an diesem Gesetz zu sein scheint: die Frage der Bedeutung für das Luftverkehrsrecht. Ich schließe insbesondere an das an, was Herr Groenefeld Ihnen schon gesagt hat, auch aus langer leidvoller Erfahrung. Das Fluglärmgesetz alter und letztlich auch neuer Prägung ist meiner Ansicht nach nicht das wirklich wichtige Vorhaben in diesem Bereich. Das wichtige Vorhaben wäre die fachplanungsrechtliche, die luftverkehrszulassungsrechtliche Seite, also letztlich das Luftverkehrsgesetz. Nun ist das aber mal so eingetütet, und immerhin, in dem Artikel 2 des Fluglärmgesetzes wird ja versucht, eine Klammer oder eine Brücke zum Luftverkehrsrecht zu schlagen, und

das ist auch dringend erforderlich. Ich schließe mich dem an, was Herr Gronefeld sagte. Die Verfahren sowohl bei den Behörden als auch bei den Gerichten dauern in diesen Lärmschutzfragen unerträglich lang, sind immer wieder dasselbe, es ist nicht auszuhalten. Es ist vor allem für jemand wie mich, der seit Jahrzehnten auch mit Planungsvorhaben aus dem Straßenbau und dem Bahnbau befasst ist, eine völlig ungewohnte Erfahrung. Im Straßenbau streitet kein Mensch über Grenzwerte, die stehen dort in der Verordnung. Das spart unglaublich viel Zeit, während hier geht jedes Mal wieder dasselbe los. Deswegen ist es meiner Ansicht nach ganz dringend erforderlich, dass auf der Seite Planungssicherheit geschaffen wird, und zwar gerade durch den Gesetzgeber bzw. den Ordnungsgeber, denn das wurde ja auch schon gesagt, natürlich kann die Lärmwirkungsforschung, die Lärmmedizin, Lärmpsychologie uns sehr viel helfen, aber letztlich ist es eine politische Entscheidung, die die Behörden und Gerichte eigentlich nur sehr mühsam treffen können, weil da so viele Dinge einfließen. Es gibt eben nicht den Grenzwert. Die erhebliche Belästigung im fachplanungsrechtlichen Sinne ist einfaches Recht unterhalb des Verfassungsrechts, da hat der Gesetzgeber einen relativ großen Spielraum nach oben und unten. Diese Aufgaben muss der Gesetzgeber lösen. Er hat hier einen Schritt gemacht in Form der Ergänzung des § 8 Absatz 1 des Luftverkehrsgesetzes. Meiner Ansicht nach ist er nicht ausreichend, dazu habe ich auch schriftlich etwas ausgeführt. Immerhin, es ist ein erster Schritt, und wenn sie es nicht tut, würde ich Sie sehr bitten, daran festzuhalten und diese Brücke zum Luftverkehrsgesetz noch zu verbessern. Tun Sie es nicht, wird das Fluglärmgesetz trotzdem, mit welchen Grenzwerten auch immer, ohne das verabschiedet, wird trotzdem die Diskussion losgehen, welche Bedeutung das für die Zulassung von luftverkehrsrechtlichen Vorhaben für betriebliche Änderungen und ähnliches hat. Denn ganz klar ist doch: Wenn da drinsteht, dass bei einer Grenzwertüberschreitung Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen bestehen gegen den Vorhabensträger, dass dann sofort der Rückschluss kommt, dass das dann auch für den Planfeststellungsbeschluss gelten muss. Daraus ergeben sich dann wiederum unendlich viele Fragen, unendlich viele Streitigkeiten, wenn das nicht klar geregelt ist.

Vorsitzende: Danke schön. Als nächstes Herr Pless, bitte.

Sv. Helmar **Pless:** Sehr geehrte Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, zunächst mein Hintergrund: Ich habe drei Jahre ein Projekt mit Förderung des Bundesumweltministeriums beim VCD (Verkehrsclub Deutschland) geleitet und mich intensiv mit der Frage der Novellierung des Fluglärmgesetzes beschäftigt.

Mir ist wichtig, noch einmal in Rückschau die Entstehungsgeschichte des alten Fluglärmgesetzes zu sehen; das lohnt, um auch die Fehler nicht zu wiederholen, denn damals schon - 1966 hatten wir den ersten Entwurf, 1971 die Verabschiedung - sind die Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung nicht berücksichtigt worden. Das heißt, es wurde von dem sog. Göttinger Fluglärm-Gutachten und dem Richtwertschema damals abgewichen, und man hat eben auch da die Lärmwirkungsforschung nicht berücksichtigt. Interessant ist allerdings der erste Entwurf: Er enthielt noch ein generelles Bauverbot, Enteignung auf Verlangen, Entschädigung von bebauten Grundstücken sowie Mietpreisausgleich, also sehr weite Forderungen, die dann durch scharfe Proteste - vom Bundesrat, auch von Kommunen, die teilweise Anteilseigner von Flugketten sind - doch wieder zurückgekippt worden sind; Sie kennen das Ergebnis. Wir haben dann ein hässliches Gezerre um die Novellierung des Fluglärmgesetzes mit der ersten rot-grünen Bundesregierung gehabt. Leider im Zuge auch der Anschläge vom 11. September ist der relativ fortschrittliche Entwurf 2000 nicht zum Tragen gekommen, denn da hatten wir z. B. die 45 dBA (Dezibel A-Bewertung) Nachtschutzzone für bestehende Flugplätze und 42 dBA Nachtschutzzone für wesentlichen Ausbau. Wenn wir das im jetzigen Gesetzentwurf hätten, dann hätten wir im Grunde das Wichtigste schon erreicht. Da kann ich mich nur den Ausführungen von Herrn Guski anschließen: Der vorliegende Gesetzentwurf entspricht nicht den aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung und muss dringend dahingehend verbessert werden. Es lohnt auch zu schauen - Sie können es in meiner schriftlichen Stellungnahme nachvollziehen -, wie der Standpunkt aus dem Hause Trittin sozusagen immer weiter zurückverhandelt wurde durch das massive Auftreten der Lobby. Ich habe das leibhaftig erlebt. Wir können an zwei Stellen von einer Lex FraPort und von einer Lex Köln/Bonn reden, was da an Abweichungen von ursprünglich ehrgeizigen Entwürfen vorgenommen worden ist. Die Lex Köln/Bonn ist die Regelung, die sinnvoll wäre, dass man den europäisch anerkannten Maßstab des LDEN oder LNAID, wie das im 2003er Entwurf des BMU vorgesehen war, nehmen würde. Der ist europaweit anerkannt und ist auch der Maßstab für die Umgebungslärmkarten, auf die wir nachher vielleicht noch dezidiert eingehen können. Die Lex Frau-Port ist diese seltsame und überhaupt nicht mit der Lärmwirkungsforschung übereinstimmende zeitliche Streckung des Inkrafttretens der Werte für den wesentlichen Ausbau. Es lohnt sich also, das zurückzuverfolgen und ich kann nur dazu auffordern, dort anzuknüpfen und alte Forderungen, die die Stellung der Fluglärm-betroffenen bessern würden, auch in den Gesetzentwurf einzuarbeiten. So, wie er jetzt vorliegt, nimmt der Gesetzentwurf erhebliche Belästigungen der Anwohner bewusst in Kauf

und kann gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht sicher vermeiden. Auch das Grundsatzproblem des mangelnden Regelungsansatzes des Fluglärmgesetzes ist schon erwähnt worden. Es ist einfach ein reines Erstattungs- und Entschädigungsgesetz, hat aber, wenn man der Logik folgt und sagt, wir haben noch andere Baustellen, wir haben die Umgebungsrichtlinie, da steht noch eine Verordnung zur Aktionsplanung aus; wir haben die Betriebsbeschränkungsrichtlinie, die letztes oder vorletztes Jahr im Zuge der Änderung der Luftverkehrszulassungsordnung umgesetzt worden ist - das sind sozusagen die anderen Baustellen des aktiven Lärmschutzes, die aber zu schwach ausgeprägt sind. Wir haben den Ansatz der Europäischen Union, den sog. ausgewogenen Ansatz des Balance Approach, der sagt nicht nur passiver Schallschutz, sondern auch Siedlungsbeschränkung, planerische Maßnahmen und aktiver Lärmschutz muss immer ein Gesamtpaket sein. Das ist im deutschen Recht nicht wirksam oder wirkungsvoll verankert; da bedarf es dringend der Nachbesserung.

Zu den nicht vorhandenen materiellen Maßstäben ist von Herrn Paetow schon entsprechendes gesagt worden. Da wird dringend etwas gebraucht, was wir z. B. im Bereich des Schienenlärms und des Straßenlärms ja haben: Dort ist es die 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung, die echte Grenzwerte liefert.

Fazit: Es ist kein fairer Interessensausgleich gelungen. Die Partikularinteressen der Luftverkehrswirtschaft haben sich im Wesentlichen durchgesetzt. Es gibt im Augenblick nur ganz vereinzelt Verbesserungen für die Situation der Lärmbetroffenen. Die Lärmschutzzone - 10 dBA Minderung von 75 auf 65 dBA sieht toll aus; schaut man aber genauer hin, sieht man, dass es andere Berechnungsmethoden sind, die eine neue AZB (Anleitung zur Berechnung) zugrunde legen müssen, und man wird schnell erkennen - das ist nur der Öffentlichkeit schwer vermittelbar -, dass es überhaupt nicht stimmt, die Schutzzonen werden sich teilweise gegenüber gerade auch den zuletzt durch Planfeststellungsbeschlüsse festgelegten Lärmschutzbereichen weitgehend gar nicht verkleinern. Das muss man im Detail anschauen. Leider fehlt da auch eine Zusammenschau des Umweltbundesamtes, die dazu bisher gar nicht in der Lage sein konnten ...

Vorsitzende: Kommen Sie bitte zum Schluss?

Sv. Helmar **Pless:** Ach so, ja. ... weil diese ominöse Sigma-Regelung jetzt eingeführt worden ist, die so kompliziert ist, dass es den Leuten, die diese Lärmkarten erstellen müssen, im Grunde gar nicht möglich ist, in kurzer Zeit die Lärmkonturen darzustellen. Weitere Ausführungen mache ich dann, wenn ich wieder die Gelegenheit zum Wort habe.

Vorsitzende: Danke schön. Herr Dr. Reh, bitte.

Sv. Dr. Werner **Reh:** Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren, wir haben uns im Arbeitskreis Flugverkehr der deutschen Umweltverbände seit Jahren mit der Gesetzgebung befasst - sie hat ja eine neuere Geschichte von sechs Jahren - und haben den jetzt mehrfach verbesserten Gesetzentwurf insofern beurteilt, indem wir sagen: So, wie er heute vorliegt, ist er inakzeptabel. Das haben wir nicht getan, aus eigenen Zielen heraus. Wir haben die im Gesetz stehenden Ziele genommen, da steht drin: 1. der Schutz der Menschen vor Fluglärm wird deutlich verbessert und die Grenzwerte werden der neuen Lärmwirkungsforschung angepasst; 2. wird gesagt, es gibt einen tragfähigen Ausgleich zwischen den betroffenen Flugplatzanwohnern, Kommunen und den Belangen der Luftfahrt. Beide Ziele unterschreiten wir so und kommen zu dem Ergebnis, dass die Ziele nicht erreicht werden. Das neue Gesetz fällt weit hinter den Stand der neuen Lärmwirkungsforschung zurück. Wir gehen davon aus, dass die Grenzwerte um fünf bis zehn dB zu hoch angesetzt sind. Ferner werden weniger Menschen durch das neue Gesetz geschützt. Herr Pless hat es gerade dargestellt: Die Schutzzonen werden in Düsseldorf und an vielen anderen Flughäfen kleiner statt größer, und drittens werden die Baugebiete wieder an die Flughäfen heranwachsen, die Bebauung wird nicht gestoppt, insofern werden Konflikte weiter in die Zukunft fortgeschrieben. Wir wollten im jetzt anstehenden Gesetz fünf Punkte konkret geändert haben.

Wir brauchen erstens ambitionierte Lärmgrenzwerte. Ich hatte die Absenkung genannt, vor allem die des Tagesschutzwertes von 65 dB und des Nachtschutzwertes von 55 dB sind zu hoch.

Zweitens: Wir brauchen aktive Maßnahmen, die auch im Gesetz gestützt und erwähnt werden. Wir denken, dass das in § 8 Flugverkehrsgesetz aufgenommen werden sollte - aktive Maßnahmen wie der Balance Approach und das, was die ITO entsprechend möchte: dass die Nachtflugverbote entsprechend gestützt werden und dass Betriebsbeschränkungen für laute Flugzeuge möglich werden. Präferenzpolitik, Lärmkontingente - das sind für uns die modernen Maßnahmen. Wir fürchten, dass die Übergangsvorschrift genau das Gegenteil bewirkt, dass sie aktive Maßnahmen eben dann verbietet, wenn passiver Schallschutz gewährt wird. Das wäre vom Bundestag mit Sicherheit nicht beabsichtigt, aber es könnte passieren, dass das in der Praxis diese Folge hätte.

Drittens wollen wir konsequente Bauverbote. Wir sind da komplett einig mit den Flughafenbetreibern. Das scheint kein Riesenproblem zu sein, während die Siedlungssteuerung eben nicht funktioniert. Ich war letztes Jahr in Kommunalparlamenten und weiß, dass man mit § 35 Baugesetzbuch alles machen kann; das ist ein ewig langer Artikel mit tausend Ausnahmegesetzen. Das

passiert sehr oft, und da holen Sie entsprechend jede Menge Konflikte an die Flughäfen heran.

Viertens brauchen wir bessere Schutzstandards, die durch das Gesetz nicht unterlaufen werden sollten. Wir denken, das ist genau das Problem, dass das Gesetz nicht als Mindestvorschrift definiert ist, wo man eben mit 60 dB Grenzen, die die Flughäfen heute schon haben, entsprechend unterlaufen wird. Insofern wird man den Schutzstandard entsprechend verschlechtern, wie z. B. in Berlin-Schönefeld und in vielen anderen Bereichen. Deswegen bitte vorsehen, dass das nur Mindestnormen sind, die man meinetwegen durch Flughafenpolitik und Planfeststellungsbeschlüsse auch entsprechend verbessern kann. Subsidiarität sollte hier auf jeden Fall gelten.

Fünftens wollen wir eine zügige Umsetzung. Die Fristverlängerung, die man da eben gewährt hat, gerade mit Blick auf Frankfurt z. B. oder der Beginn der Erstattungsmaßnahmen, greift viel zu spät. Der Bundestag kann nicht wollen, dass durch Verhandlungen in Frankfurt ein Bundesgesetz unterlaufen wird, dass man jahrelang Mediationsverhandlungen führt und die Werte und Vereinbarungen dann entsprechend durch einen Gesetzbeschluss aufgehoben werden.

Die Konsequenzen - letzter Punkt -: Die Kostenfolgen sind nicht mehr tragbar, sie sind sogar marginal. Kostenfolgenberechnungen liegen, wenn man das genau rechnet und auch das Wachstum des Flugverkehrs mit einbezieht und auf die Jahre umlegt, kommt man auf 38 Cents pro Flugticket. Ich denke, das ist nicht vertretbar. Das würde auch von jedem Fluggast verstanden, und die Akzeptanz der Flughafenentwicklung würde das Entsprechende fördern.

Vorsitzende: Danke schön. Herr Dr. Samel, bitte.

Sv. Dr. Alexander **Samel:** Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, für die Einladung zu der heutigen Sitzung des Ausschusses danke ich Ihnen. Mein Name ist Alexander Samel, ich bin Angestellter am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) im Institut für Luft- und Raumfahrtmedizin in Köln. Von der akademischen Ausbildung her Physiker, beschäftige ich mich seit 25 Jahren mit physiologischen Fragestellungen rund um die Luftfahrt.

Das DLR hat im Rahmen des Projekts „Leiser Flugverkehr“ umfangreiche Studien zur Belastung durch nächtlichen Fluglärm in den vergangenen Jahren durchgeführt. Durch die Veröffentlichung der Ergebnisse hat es wesentliche neue Erkenntnisse zu Schlafstörungen durch Fluglärm vorgelegt. Diese sind im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses für den Ausbau des Flughafens Halle/Leipzig genutzt worden, um ein neues Schutzkonzept für die Anwohner während der Nacht aufzustellen. Dieser Planfeststellungsbeschluss steht noch vor dem Bundesverwaltungsgericht auf dem Prüfstand.

Durch die Mitglieder dieses Ausschusses sind verschiedene Fragenkomplexe gestellt worden; ich werde mich auf die Fragen zur Lärmwirkung konzentrieren. Im Antwortkatalog bin ich allerdings auch auf einige Fragen zum Berechnungsverfahren eingegangen, die im Wesentlichen durch meinen Kollegen Dr. Ulrich Isermann bearbeitet wurden. Der Gesetzentwurf stellt - cum grano salis - einen wesentlichen Fortschritt gegenüber der Fassung von 1971 dar, der einerseits akustische Grenzwerte für die Belastung durch Fluglärm differenzierter als bisher vorsieht, andererseits die überholten Grenzwerte von 1971 eduziert. Die Vorschläge für die einzelnen Grenzwerte erfolgen durch Setzungen, die durch Kompromisse und Empfehlungen von verschiedenen Seiten erzielt wurden. Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung sind die meisten Festlegungen im Gesetzestext umstritten. Das ist zum großen Teil darin begründet, dass es trotz einer Vielzahl von Veröffentlichungen widersprüchliche Ergebnisse gibt. Die Definition einer exakten akustischen Zahl, bei der mit wesentlichen Belastungen oder Belästigungen zu rechnen ist, ist erheblich erschwert und lässt damit Raum für unterschiedliche Interpretationen. Insofern ist es richtig, dass der Gesetzgeber in einem Abwägungsprozess Setzungen vornimmt, um für Flughäfen und Flughafenanrainer Planungssicherheit zu erzeugen. Diese muss aber auch eingefordert werden. Die Lärmwirkungsforschung entwickelt Dosis-/Wirkungsbeziehungen, mit denen die Wirkung mit akustischem Maß in Beziehung gesetzt wird. Die Wirkungen können z. B. Belästigungsreaktion, nächtliche Aufwachreaktion, Reaktion des Herz-Kreislauf-Systems bis zur Abschätzung eines Herzinfarkttrisikos sein. Die akustischen Maße können der äquivalente Dauerschallpegel oder der Maximalpegel sein. Diese Dosis-/Wirkungsbeziehungen sind üblicherweise stetig und haben eine eher geringe Schwelle. Für den Schlaf führen Einzelereignisse - also Maximalpegel oberhalb einer Schwelle - und keine Mittelungspegel zur Aufwachreaktion. Das DLR hat für diese Schwelle 33 dB festgestellt. Der sin-Mittelungspegel bzw. Maximalpegel oberhalb der Schwelle von 57 bzw. 53 dB, wie sie im Gesetzentwurf vorgesehen sind, ist keine optimale Lösung für den Schutz vor Nachtflug-Lärmwirkungen. Wir wissen natürlich, dass die Forschungsergebnisse des DLR noch recht neu sind und für den momentanen Gesetzgebungsprozess wahrscheinlich zu spät erzielt wurden. Daher mögen sie in die Diskussionen nicht mehr richtig einfließen können. Ich habe trotzdem in meinen Antworten auf den Fragen der Bundestagsfraktionen zu diesem Themenkomplex auf die Ergebnisse des DLR Bezug genommen, da aus ihnen aus meiner Sicht zukunftsweisende Schutzkriterien zur Fluglärmbelastung während der Nacht abgeleitet werden können, die erheblich besser die physiologischen Wirkungen abbilden als die im Gesetz vorgegebenen akustischen

Werte. Zu den im Fragenkatalog gestellten Fragen und Anmerkungen werde ich mich gerne im Verlauf der anschließenden Diskussion weiter zur Verfügung halten.

Vorsitzende: Danke schön. Herr Vill, bitte.

Sv. Walter **Vill** (Flughafen München): Sehr verehrte Frau Vorsitzende, meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete, ich darf mich für die Einladung zu dieser Anhörung bedanken. Ich vertrete hier die Flughafen München GmbH, wo ich in der Geschäftsführung über viele Jahre sowohl für den Neubau des Flughafens als auch für die Ausbaumaßnahmen, die in den letzten Jahren erforderlich waren, verantwortlich war und vor allem die juristischen Verfahren mit begleitet habe. Ich vertrete auch die Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen und werde hier versuchen, die Interessen der gesamten Flughafenlandschaft einzubringen.

Die Bundesregierung hat sich für diese Legislaturperiode - und das ist ja nicht neu - zu Recht vorgenommen, Arbeitsplätze zu schaffen und Wirtschaftswachstum zu fördern, die Investitionskraft zu stärken und Bürokratie abzubauen. Ich denke, es ist nicht nur aus Sicht der Flughäfen, sondern generell und auch für dieses Fluglärmschutzgesetz wichtig, sondern für jedes Gesetzgebungsvorhaben, dass genau diese Ziele sich dann auch widerspiegeln. Stichwort Wachstum und Investitionen fördern und damit auch Arbeitsplätze sichern: Die deutsche Flughafenlandschaft sichert eine Vielzahl von Arbeitsplätzen. Wir haben in der Luftverkehrsindustrie heute 770.000 Arbeitsplätze, also doch eine ganz erstaunliche Zahl; ein Großteil - etwa ein Drittel - befindet sich bei uns auf den Flughäfen, die anderen Arbeitsplätze sind im sekundären und tertiären Bereich angesiedelt und hängen damit direkt von der Entwicklung des Luftverkehrs ab. Wir sehen für die nächsten Jahre ein Wachstum von vier bis fünf Prozent auf unseren Flughäfen und an unserem Luftverkehrsstandort, das heißt also, wir rechnen - ausgehend von 165 Millionen Fluggästen, die wir im letzten Jahr am Standort Deutschland abgewickelt haben, mit Zuwächsen von jährlich etwa acht Millionen Fluggästen. Rechnet man das in Arbeitsplätze um - was sich relativ leicht machen lässt, weil wir wissen, dass etwa eine Million zusätzliche Fluggäste 1.000 zusätzliche Arbeitsplätze bedeuten -, würde das heißen, dass wir in den nächsten vier bis fünf Jahren bei diesem unterstellten Wachstum zusätzliche 100.000 Arbeitsplätze in diesem Sektor schaffen können. Ich glaube, auch für das Thema Beschäftigungssicherung, Wirtschaftswachstum ein ganz wesentliches Thema. Zu dem trägt der Luftverkehr natürlich ganz wesentlich zur Sicherung unseres Standortes Deutschland bei, weil die internationale Vernetzung letztlich ja auf den längeren Strecken nur über den Luftverkehr darstellbar ist. Vor diesem

Hintergrund muss man meiner Meinung nach auch das Fluglärmschutzgesetz beurteilen. Wir als Flughäfen sind grundsätzlich nicht gegen ein solches Vorhaben, sondern begrüßen es ausdrücklich. Wir waren immer dafür, dass das Fluglärmgesetz möglichst schnell ergeht und vor allem dafür, dass die Themen Lärmsanierung an bestehenden Flughäfen neu geregelt werden, da ist das Gesetz von 1971 schlichtweg veraltet; dass das Thema Schaffung von Planungssicherheit für den Ausbau und für Erweiterungsmaßnahmen auf neue Füße gestellt wird. Wir hatten ursprünglich dafür plädiert, dass dies im Luftverkehrsgesetz zu erfolgen hat, wären natürlich aber auch damit einverstanden, dass in einem Artikelgesetz, wie es jetzt vorliegt, entsprechende, aber natürlich dann entsprechend leistungsfähige Regelungen für solche Ausbaumaßnahmen vorgesehen werden. Wir halten das Thema der Siedlungssteuerung im Umland der Flughäfen für ein ganz entscheidendes Thema, weil wir feststellen, dass die Besiedlung immer mehr auf die Flughäfen zurückt. Das heißt also, nicht nur der zukünftige Ausbau und die Weiterentwicklung unserer Flughafenlandschaft wird behindert werden, sondern umgekehrt haben wir auch das Phänomen zu gewärtigen, dass mit dieser Besiedlungsentwicklung nicht dem Schutz der zukünftigen Bewohner der Flughafenumgebung Rechnung getragen wird. Es ist also nicht nur das Interesse der Flughafenbetreiber, dass vernünftige Kriterien für die Steuerung der Bauleitplanung vorgesehen werden, sondern auch das wohlverstandene Interesse der Besiedlung und der Einwohner in der Umgebung der Flughäfen.

Zwei, drei Punkte zu diesen Komplexen. Ganz wichtig ist für uns, dass mit der Neuregelung der entsprechenden Kriterien, die bei dem Lärmschutz, dem Ausbau und bei Ausnahmen angewandt werden müssen, Verbindlichkeit etabliert wird, d.h. wir müssen Wert darauf legen, dass das Gesetz letztlich abschließend regelt, was an Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungsmaßnahmen bei entsprechenden Flughafenenerweiterungen oder Neubauten vorzusehen ist. Wir würden uns, und das ist vielfältig schon gesagt worden, diese sehr, sehr langwierigen Verfahren ersparen, die in der Vergangenheit notwendig waren. Der Gesetzgeber hätte dann die entsprechende Entscheidung getroffen. Das wäre auch im Interesse der Akzeptanz. Im Flughafenumland ist ja auch unsere Feststellung: Langwierige Diskussionen über Lärmschutzwerte und deren Angemessenheit erzeugen die entsprechende Unsicherheit bei den Beteiligten, auch bei den Betroffenen. Wenn der Gesetzgeber klar sagt, so hat das auszusehen, das sind die Schutzansprüche, und die genügen nach der Entscheidung des Gesetzgebers auch den Bedürfnissen der Anwohner - sie müssen natürlich ausgewogen sein -, dann dient das wohl ganz wesentlich nicht nur der Beschleunigung von Planungsvorhaben, sondern

auch der Schaffung von Rechtsfrieden mit dem Flughafenumland.

Das Thema der Besiedlungssteuerung ist nach meiner Ansicht nach auch ein ganz wichtiges Thema. Wir stellen - das habe ich vorhin schon gesagt - das Heranrücken von bebautem Umland fest. Ich denke, hier sind die vorgeschlagenen Regelungen noch nicht ausreichend, weil sie zu lückenhaft und löchrig sind. Das heißt, es würde auch dann noch das weitere Heranwachsen der Bebauung möglich sein. Ich weise nur darauf hin, dass auch die Ausweisung neuer Bebauungspläne sogar in der Lärmschutzzone 1, der Tagesschutzzone 1, möglich wäre. Das halte ich für außerordentlich kritisch; eher muss darüber nachgedacht werden, evtl. die entsprechenden Schutzzonen noch auszuweiten. Im ursprünglichen Gesetzentwurf war auch eine Nachtschutzzone 2 vorgesehen, die jetzt nicht mehr enthalten ist; man sollte darüber noch einmal nachdenken, ob nicht um dies e ergänzt werden sollte.

Vorsitzende: Wir kommen jetzt zu den Fragen innerhalb der einzelnen Themenkomplexe und beginnen mit der Lärmwirkungsforschung. Ich rufe zunächst die Berichterstatter der Fraktionen auf und als erstes Herrn Kollegen Petzold.

Abg. Ulrich **Petzold** (CDU/CSU): Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende, und gleich auch einen ganz herzlichen Dank an unsere Herren Sachverständigen. Ich fand Ihre Antworten auf den Fragenkatalog hoch interessant und möchte mich noch einmal entschuldigen: Die Fragen meiner Fraktion sind bei der Übermittlung etwas durcheinander geraten, aber trotzdem haben Sie sie sehr verständlich beantwortet. Dazu möchte ich Ihnen als erstes unseren Dank aussprechen. Meine Herren, ich glaube, dass wir in der Lärmwirkungsforschung mit die größten Probleme sehen, überhaupt einen Konsens herzustellen. Deswegen war eine Frage von uns die Frage der unterschiedlichen Herangehensweise an die Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung. Meine erste Frage in diesem Zusammenhang richte ich an Herrn Dr. Samel. Nach Auffassung einiger Fachleute stellen die vom DLR-Institut im Rahmen ihrer Studie untersuchten körperlichen Reaktionen auf den nächtlichen Fluglärm tatsächlich nur die Spitze des Eisberges dar. Welche weiteren körperlichen Reaktionen hätten im Rahmen einer solchen Studie noch untersucht werden können oder sogar müssen? Es wird auch immer wieder kolportiert, ab 25 dBA geht die Lärmwirkungsforschung von messbaren vegetativen und hormonellen Effekten aus. Können Sie diese zweite Aussage bestätigen oder wie ist Ihre Haltung zu dieser Aussage?

Sv. Dr. Alexander **Samel:** Zu den Dingen, die wir im DLR untersucht haben, gehören viele hormonelle Veränderungen, z. B. im Wechsel zwischen

Tag und Nacht. Wir haben während unserer Untersuchungen bei den hormonellen Ausscheidungen keine spezifischen Reaktionen auf Fluglärm feststellen können.

Was Sie hinsichtlich der 25 dBA gesagt haben: Theoretisch ist das möglich, ausschließen kann ich das nicht. Wenn ich z. B. einen Hintergrundpegel von 18 dB hätte, könnte auch ein Lärmerignis - welcher Art auch immer - theoretisch eine vegetative Reaktion hervorrufen. Ich halte es aber in diesem Fall für nicht angemessen, das zu berücksichtigen, die vegetativen Reaktionen finden üblicherweise bei höheren Werten statt.

Abg. Ulrich **Petzold** (CDU/CSU): Und welche anderen Untersuchungen hätten noch durchgeführt werden können oder müssen?

Sv. Dr. Alexander **Samel:** Wir haben uns in die Literatur eingeleesen und nachgeschaut, was sonst gemacht worden ist. Wir haben im Prinzip alles das untersucht, was in der Vergangenheit auch untersucht worden ist, außer dem Blutdruck, den haben wir nicht gemessen, weil man dazu die Probanden hätte wecken müssen, was sicherlich nicht im Sinne der Erfinder gewesen wäre. Gerade die vielen hormonellen Parameter, die wir untersucht haben, hätten wir üblicherweise nicht untersucht, weil sie aus der Literatur aus meiner Sicht im untersuchten Bereich nicht zu vermehrten Reaktionen neigen. Insofern denke ich, dass es nicht viele zusätzliche Dinge gibt, die man für akute Schlafstörungen untersuchen könnte.

Vorsitzende: Danke schön. Als nächstes Herr Kollege Mühlstein für die SPD-Fraktion.

Abg. Marko **Mühlstein** (SPD): Werte Frau Vorsitzende, liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen und Herren, liebe Gäste, auch ich möchte mich im Namen der SPD-Bundestagsfraktion zunächst einmal ganz herzlich für die fleißige, intensive und recht zügige Beantwortung unserer Fragen bedanken.

Zum Thema Lärmwirkungsforschung. Uns als SPD-Bundestagsfraktion sind bei der ganzen Gesetzgebung zwei Dinge sehr wichtig: zum einen die Planungs- und Rechtssicherheit, die schon mehrfach angesprochen wurde, und zum anderen der Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Lärm, vor Fluglärm. Gerade bei der Lärmwirkungsforschung hatte ich in den Antworten auf den Fragenkatalog unterschiedliche Grundlagen der einzelnen Sachverständigen gelesen. Da wurde bei der Lärmwirkungsforschung von den Grenzwerten der WHO ausgegangen, von unterschiedlichen gerichtlichen Entscheidungen aus der jüngsten Vergangenheit, von Messergebnissen der DLR oder eben auch von den Fluglärmkriterien von Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng. Meine Frage ist, ob das denn technisch der Lärmwirkungsforschung entspricht. Ich richte

meine Frage an Herrn Professor Guski und an Herrn Dr. Samel, wie Sie die einzelnen gerade genannten Kriterien von verschiedenen Quellen bewerten, um mir als Berichterstatter letztlich eine verlässliche Grundlage für die Bewertung der Frage, ob die Grenzwerte der Lärmwirkungsforschung entsprechen, bieten zu können.

Vorsitzende: Herr Professor Guski, bitte.

Sv. Prof. Dr. Rainer **Guski:** Die Quellen, die ich mitgeschrieben habe, waren WHO, die Synoptiker und eine weitere Quelle, die ich für sehr wichtig halte, das ist die neueste Zusammenfassung von Fluglärmuntersuchungen, die 2005 in den Niederlanden erschienen ist, von van Kempen und van Kamp. Dort sind elf Fluglärmuntersuchungen aus den Jahren 1988 bis 2002 zusammengefasst worden. Es hat sich schon vorher angedeutet, dass die Wirkung desselben Fluglärms, gemessen in Mittelungspegeln, im Laufe der letzten zehn Jahre zugenommen hat in dem Sinne, dass bei gleichem Mittelungspegel die Bevölkerung heute stärker reagiert als früher. Das hat sich in der Arbeit von van Kempen und van Kamp deutlich gezeigt. Die WHO ist sozusagen älter, weil sie 1995 erschienen ist, da hatte man noch keinen Zugang zu diesen Daten. Die Synoptiker sind auf neuere Untersuchungen überhaupt nicht eingegangen, sofern man das nachvollziehen kann. Deswegen ist es schwierig, aus deren Kurzgutachten herauszubekommen, auf welche Untersuchungen sie sich beziehen. Ich habe Einblick in Teile des Griefahn-Gutachtens gehabt; dort gibt es aber ziemliche Widersprüche zu dem, was nachher im Kurzgutachten steht. Bezogen auf Belästigung und Störung am Tage kann man auf jeden Fall sagen: Hier hat es eine Veränderung gegeben, das müssen wir einfach sehen - eine Veränderung in dem Sinne, dass die Wirkung gestiegen ist, das scheint mir ziemlich sicher. Wenn der Trend anhält, das muss man dazusagen, wenn es in zehn Jahren zu einer Überprüfung des Gesetzes kommen soll, wird die Wirkung noch einmal um drei dB gestiegen sein. Das müssen wir in Rechnung stellen. Wenn wir einfach sagen, wir setzen jetzt Grenzwerte, tun wir so, als seien die schon immer so gewesen und würden auch in Zukunft so sein. Das aber ist ein Irrtum, den wir korrigieren müssen. Bezogen auf die Tageswirkung zumindest kann man ganz sicher sagen: Hier gibt es einen zeitlichen Trend, und der wird wahrscheinlich auch in den nächsten zehn Jahren anhalten, die Daten aus den letzten 20 Jahren zeigen das. Dazu, wie das auf die Nachtwerte bezogen ist, kann ich nichts sagen. Ich vermute, dass es Untersuchungen, entsprechende Vergleiche anzustellen, über die Jahre gar nicht gibt. Es ist aber kein Wunder, dass sich die Tageswerte verändert haben, weil sich ja auch der Flugbetrieb sehr stark verändert hat. Da ist es natürlich klar, dass die Bevölkerung nicht nur auf

den Mittelungspegel reagiert, sondern auch auf den Flugbetrieb. Insofern glaube ich, wenn man das jetzt schon ansprechen darf, dass die Regelungen in Bezug auf Änderungen insofern sehr, sehr begrenzt sind, weil sie praktisch nur auf bauliche Änderungen abstellen. Wenn sich der Betrieb ändert, werden sich sehr wohl die Wirkungen ändern. Das wird im Gesetzentwurf gar nicht erwähnt.

Vorsitzende: Herr Dr. Samel, bitte.

Sv. Dr. Alexander **Samel:** Zu den vielleicht physiologischen Fragestellungen - es gibt da sehr wenige Untersuchungen, das muss man einfach sagen, insbesondere, wenn es um die Reaktion auf Fluglärm während der Nacht geht. Insofern haben wir die Datenlage um ungefähr 150 Prozent erhöht gegenüber dem, was es vorher gab. Das ist bisher relativ wenig gewesen, und deswegen konnten wir - als erste eigentlich - eine durchgehende stetige Dosis-Wirkungs-Beziehung herstellen, wo auf der X-Achse sozusagen das Schallereignis in seiner Höhe dargestellt ist und auf der Y-Achse die Aufwachreaktion, als Beispiel. Wenn Sie jetzt in eine gesetzgeberische Situation kommen, würde das bedeuten, dass wir irgendwo eine Setzung vornehmen müssen, denn Sie haben ja eine stetige Funktion. Das ist das Problem, das wir Ihnen im Prinzip nicht wegnehmen können. Was vielleicht bezüglich langfristiger Störungen zu sagen ist: Da gibt es einige Untersuchungen, im Wesentlichen aus dem Straßenverkehrs-lärm, die sog. NaRoMI-Studie (Noise and Risk of Myocardial Infarction. Auswertung, Bewertung und vertiefende Analysen zum Verkehrslärm), die aussagt, dass langfristig ein Dauerschallpegel von 65 dBA gesundheitsschädlich ist. Danach gibt es noch viel weniger Daten. Insofern ist es ein wirkliches Problem zu sagen, wir als Wissenschaftler können sagen, das und das ist das Beste. Wir können nur von Annahmen ausgehen, und wie Sie wissen, sind wir für den Flughafen Leipzig von präventiv-medizinischen Annahmen ausgegangen. Das sind auch Setzungen, das gebe ich vollkommen zu, weil wir nicht genau wissen, was langfristig an Gesundheitseinwirkungen hervorkommen kann.

Vorsitzende: Danke. Als nächstes Herr Kollege Kauch von der FDP-Fraktion.

Abg. Michael **Kauch** (FDP): Meine Herren, ich danke Ihnen auch im Namen der FDP-Bundestagsfraktion für die sehr ausführliche Beantwortung der gestellten Fragen. Ich möchte auf zwei Punkte eingehen, zunächst auf das Thema Militärflughäfen. Da hätte ich von Herrn Guski gern gewusst, ob es aus Sicht der Lärmwirkungsforschung Anhaltspunkte gibt, die das Vorhaben rechtfertigen, Anwohner an Militärflughäfen anders, in diesem Fall um drei dBA schlechter, zu

behandeln als Anwohner an Verkehrsflughäfen, beispielsweise bei der Tagschutzzone 1.

Mit Blick auf die Konsistenz der Vorschläge zu den Nachtschutzzonen hätte ich gern von Herrn Klapdor gewusst, welches Verhältnis die Dauerschallpegel und die Einzelschallkriterien an seinem Flughafen und soweit bekannt an anderen Flughäfen mit relevantem Nachtverkehr haben, inwieweit diese sich überlappen oder unterscheiden.

Sv. Prof. Dr. Rainer **Guski**: Das Dumme mit den militärischen Flughäfen aus Sicht der sozialpsychologisch orientierten Wirkungsforschung ist, dass sie sehr schlecht untersucht ist. Militärischer Fluglärm unterscheidet sich von zivilem Fluglärm schlichtweg in der geringeren Planbarkeit von Seiten der Betroffenen. Militärs wissen natürlich, wann sie fliegen, aber die Betroffenen nicht. Es gibt große Unterschiede zwischen militärischem und zivilem Fluglärm. Einerseits ist es die Planbarkeit, die ich nannte, und andererseits, dass es sich um ganz andere Maschinen handelt, die in der Regel sehr hohe Maximalpegel aufweisen, dafür aber sehr selten sind. Insofern kann man sich fragen, ob der Bezug zum Mittelungspegel, wie er im Gesetz gemacht wird, die richtige Größe ist. Ich verstehe, dass man es sich möglichst einfach machen möchte; die Frage ist aber, ob der Mittelungspegel oder der äquivalente Dauerschallpegel hier die richtige Bezugsgröße wäre. Ansonsten habe ich natürlich auch die Literatur durchforstet, was in anderen Staaten zur Lärmwirkungsforschung gelaufen ist. Ich sehe nicht, dass militärischer Fluglärm gegenüber zivilem Fluglärm hinsichtlich der Wirkung einen Vorteil hat. Solche Untersuchungen gibt es allerdings nur in Ländern, die mit fremdem militärischen Fluglärm zu tun hatten; es mag sein, dass das beim eigenen Fluglärm etwas anders gesehen wird. Aus Sicht der Lärmwirkungsforschung sehe ich jedoch nicht, dass man einen Unterschied zwischen militärischem und zivilem Fluglärm machen könnte.

Sv. Wolfgang **Klapdor** (Flughafen Köln/Bonn): Ich habe gerade noch einmal in der Berechnung von Herrn Dr. Isermann von der DLR nachgeschaut. Es kommt sehr darauf an, ob man die 100:100-Verteilung oder die Real-Verteilung nimmt. Bei z. B. einem LEQ von 50 dBA würde bei der Real-Verteilung das Nachtschutzgebiet 102 Quadratkilometer betragen, während es bei der 100:100-Regelung 210 Quadratkilometer betragen würde. Da sehen Sie die großen Unterschiede. Wenn man eine reine Häufigkeitsbetrachtung macht, würde das bei der einen 118 Quadratkilometer, im anderen Fall 228 Quadratkilometer bei der 100:-100-Betrachtung ausmachen. Zur Zeit haben wir ein Nachtschutzgebiet von 90 Quadratkilometern. Aus meiner Sicht ist das ausreichend. Ich weiß

aber nicht, ob Ihre Frage damit jetzt beantwortet ist.

Abg. Michael **Kauch** (FDP): Ich glaube, das war ein Missverständnis. Meine Frage zielte darauf ab, inwieweit die Nachtschutzzone, ausgehend vom Dauerschallpegel im Gesetzentwurf, und die Schutzzone, die sich aus den Einzelschallkriterien ergibt, sich wesentlich überlappen oder nicht und was das dann für die Umhüllung der Schutzzone bedeutet.

Sv. Wolfgang **Klapdor** (Flughafen Köln/Bonn): Die überlappen sich im Wesentlichen. Wenn ich das auf unser bestehendes Schallschutzgebiet übertrage und dann die 13x68er Regelung nehme, sind das kleinere Ausschläge nach Norden und Süden, die das Gebiet dann größer würde. Damit könnten wir noch leben, wenn wir Planungssicherheit hätten. Das ist ja das Hauptproblem aller Flughäfen in dem Moment, wenn wir aus unserer Sicht anspruchsvolle Werte haben. Sie müssen das immer auch mit den anderen Verkehrsträgern vergleichen, z. B. Autoverkehr. Wenn Sie hier die gleichen Maßstäbe ansetzen würden, müssten Sie die Innenstädte absolut schließen. In Chicago oder Atlanta müssten die Leute tot umfallen, sie könnten dann gar nicht mehr leben. Diese Benachteiligung des Luftverkehrs - darum geht es mir, dass wir jahrelang kämpfen mussten, um Genehmigungen zu bekommen. Wir sitzen aber Investoren gegenüber, die sagen, bitte schön, wir investieren dieses und jenes, können wir mit den Maschinen dann die nächsten zehn Jahre fliegen? Darauf müssen wir Antworten geben! In dieser Krux sind wir die ganze Zeit; das ist unser Problem. Deshalb brauchen wir Planungssicherheit und Verfahren, die relativ zügig abzuwickeln sind. Ich möchte einfach nur fordern, dass die Luftverkehrswirtschaft gleich behandelt wird wie die anderen Verkehrsträger. Das ist nämlich nicht der Fall, sondern wir werden in allen Punkten benachteiligt. Zum Beispiel gilt bei anderen Verkehrsträgern immer die Jahresbetrachtung - bei uns gelten die sechs verkehrsreichsten Monate. Auch das ist schon eine Benachteiligung! Und wenn ich hier so höre oder auch gelesen habe, was geschrieben wurde, da soll man bitte schön den lautesten Monat in der Nacht nehmen - bezüglich der aktuellen Anregung, dass der als Maßstab genommen werden soll, kann ich nur widersprechen. Damit würde die Benachteiligung des Luftverkehrs verstärkt.

Vorsitzende: Herr Klapdor, wir möchten gerne mit den Fragen weitermachen. Als nächstes hat Herr Heilmann von der Fraktion Die Linke. das Wort.

Abg. Lutz **Heilmann** (DIE LINKE.): Guten Tag, meine Damen und Herren. Auch ich möchte namens meiner Fraktion für die Beantwortung der Fragen unseren Dank aussprechen. Ich habe

zwei Fragen an Herrn Pless. Einige der schriftlichen Fragen bezogen sich explizit auf die sog. Synopse von Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng. Diese wurde sowohl von den beiden Sachverständigen der Umweltverbände als auch von Herrn Samel vom DLR kritisch beurteilt. Können Sie sagen, warum die Synopse aus Ihrer Sicht veraltet ist und somit keine geeignete Grundlage für das Fluglärmgesetz darstellt? Meine zweite Frage: Einige Sachverständige haben in ihren Stellungnahmen behauptet, dass die im Rahmen der Umsetzung der EU-Umgebungs-Richtlinie anzuwendenden Lärmindizes nicht für die Anwendung auf Fluglärm geeignet wären. Herr Pless, Sie verweisen darauf, dass eben diese Lärmindizes in einigen Ländern bereits angewendet werden. Können Sie uns bitte noch einmal den Unterschied und die Relevanz dieses Unterschiedes zwischen beiden Indizes verdeutlichen und uns etwas über die Anwendung von Lden und Lnight in einigen EU-Staaten sagen?

Sv. Helmar **Pless**: Zur Synopse: Es fällt sehr auf, dass sich in den Stellungnahmen der beiden Vertreter der Verkehrsflughäfen, aber auch von Herrn Gronefeld im Grunde nur auf die Synopse bezogen wird. Betrachtet man das Gutachten genauer, erkennt man, dass es ein Gefälligkeitsgutachten im Zuge der Ausbauplanung des Frankfurter Flughafens ist. Die Langfassung wurde nie publiziert. Die Synopse entzieht sich einer wirklichen wissenschaftlichen Bewertung. Herr Guski hat erzählt, dass er die Möglichkeit hatte, Teile der Langfassung zu lesen. Dort ist er auf Widersprüche gestoßen: Es wurde ein Fazit gezogen, das gar nicht zu treffen wäre. Man kann sagen, es sind alte experimentelle Studien, die von den Autoren Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng untersucht werden, die heute vielfach mathematisch statistisch fehlerhaft sind oder nicht mehr den heutigen wissenschaftlichen Ansprüchen/Standards genügen. Man kann auch eine fehlende Repräsentativität festhalten. Es fehlt eine Übertragbarkeit der Studienergebnisse auf die Bevölkerung. Es sind einige Setzungen enthalten, die lärmmedizinisch auch nicht wasserdicht sind, wie beispielsweise die Festlegung auf den nat-Wert als Kriterium für den maximalen Einzel-schallpegel; das sind Setzungen, die sich einer wissenschaftlichen Ausarbeitung entzogen haben. Wenn wir wirkliche Erkenntnisse ableiten wollen, was die Gesundheitsgefahren des Fluglärms betrifft, dann brauchen wir epidemiologische Studien, von denen vereinzelt schon Ergebnisse vorliegen, wie den Spandauer Gesundheits-Survey, der uns entsprechende Anhaltspunkte geliefert hat. Wenn man in der Logik der Synoptiker bleibt, hat dieser Spandauer Gesundheits-Survey festgestellt, dass der kritische Toleranzwert bei 35 dBA innen anzusetzen wäre. Das wären, wenn man die 15 dBA aufschlägt, 50 dBA außen; die Synopse spricht von 55 dBA außen für

diesen Nachtwert als kritischem Toleranzwert. Nach heutigen Erkenntnissen liegen wir also schon fünf dBA darunter. Insofern empfehle ich zu dieser Frage die Lektüre der Stellungnahme der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, die den Sachverständigen Maschke, einen anerkannten Lärmwirkungsforscher, eingearbeitet hat, da wird das sehr ausführlich dargelegt.

Lden, die andere Problematik. Ja, wir haben die Umgebungslärm-Richtlinie, die uns für die Lärmkartierung und die Lärmaktionsplanung ab 2007/2008 für die Großflughäfen verbindlich vorschreibt, den Lden als Maßstab zu wählen. Es ist ja auch vernünftig, dass da eine Europäisierung und eine Vereinheitlichung von Standards stattfinden. Dies unterläuft der Entwurf, indem er jetzt auf den alten LEQ (Mittelungspegel) zurückgreift. Das ist aus meiner Sicht nur allein dem Widerstand, der von der Luftverkehrswirtschaft aufgebaut worden ist, geschuldet, denn es findet eine um ein bis zwei dBA niedrigere Lärmbewertung auf der Basis des LEQ gegenüber dem Lden im Schnitt statt, auf alle Verkehrsflughäfen ziviler Art bezogen, und wenn man das auf den Flughafen Köln/Bonn bezieht, der schwerpunktmäßig ein Nachtflughafen ist, sind es sogar 4 bis 5 dBA, die sozusagen dem Flughafen dadurch als Bonus verschafft werden, dass man jetzt wegrückt von dem Lden und zurückgreift auf den LEQ. Es gibt andere Länder, die heute schon den Lden eingeführt haben, Frankreich, die Niederlande und Österreich. Insofern gibt es gute Gründe, das auch im Fluglärmgesetz nachzuvollziehen, wie es das Bundesumweltministerium in einem Entwurf 2003 auch getan hat, den Lnight als Maßstab für die Nacht und den Lden als Maßstab für den Tag zu wählen. Dann haben wir auch die Vergleichbarkeit zwischen der Lärmkartierung nach der Umgebungslärmrichtlinie und dem Fluglärmgesetz auf der anderen Seite. Wie sonst wollen Sie dem Bürger vermitteln, dass Lärmkarten ab 2007 für die Großflughäfen vorliegen, die den Maßstab Lden aufführen und gleichzeitig das Fluglärmgesetz einen ganz anderen Maßstab berücksichtigt? Die Vergleichbarkeit ist nicht gegeben und dadurch völlig intransparent.

Vorsitzende: Vielen Dank. Als nächster Bericht-erstatte Herr Kollege Hermann das Wort.

Abg. Winfried **Hermann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Auch von meiner Seite und meiner Fraktion ein Dankeschön für die ausführliche Beantwortung seitens der Sachverständigen. Ich möchte eine kurze Vorbemerkung machen und dann zu meinen Fragen kommen.

Wir novellieren heute ein Gesetz, das vor 31 Jahren verabschiedet wurde. Betrachtet man nun die Lärmwirkungsforschung und fasst die Äußerungen dazu, auch die von heute, zusammen, könnte man sagen, wir verabschieden womöglich in diesem Jahr ein neues Gesetz mit den Erkenntnis-

sen der Wissenschaft der frühen neunziger Jahre. Das gilt dann ab 2006 wiederum 30, 35 Jahre - man fragt sich: Ist das angemessen, bezogen auf das, was Wissenschaft leistet und denkt?

Meine Frage richte ich an Herrn Professor Guski und an Herrn Pless. Trägt der vorliegende Gesetzentwurf der Tatsache Rechnung, dass es eine Dynamik der Erkenntnisse gibt? Produziert dieses Gesetz die Möglichkeit einer Korrektur? Sind die richtigen Maßstäbe gesetzt oder wie könnte es aussehen, dass Gesetze auch flexibler werden? Denn wie ich in den letzten Wochen gehört habe, hätte man gerne Planungssicherheit, und es kann ja wohl nicht die Konsequenz aus den Erfahrungen der letzten 35 Jahre sein, dass man einen einmal erreichten Standard zu lange hält.

Sv. Prof. Dr. Rainer **Guski**: Die Lärmwirkungsfor- schung hat - zumindest bezogen auf den Tages- zeitraum - gezeigt, dass sich die Wirkung verän- dert hat, dazu habe ich vorhin schon einige An- merkungen gemacht. Sie hat sich im Zusammen- hang mit einem veränderten Flugbetrieb verän- dert. Mehr Flugzeuge, die zwar leiser sind, aber häufiger fliegen, die vielleicht auch eher ganz früh morgens starten und spät abends wieder landen. Es hat sich einiges getan. Da ist es kein Wunder, dass sich entsprechend die Wirkung verändert hat. Wenn sich das fortsetzt, muss das Gesetz nach meiner Ansicht dafür etwas tun. Zur Zeit tut es das nicht. Ich verstehe nichts von Juristerei, man möge mir das verzeihen. Ich habe nur ge- lesen, dass die Bundesregierung nach Artikel 1 §2 Absatz 3 vorschreibt, dass zehn Jahre nach Ver- kündung des Gesetzes und spätestens nach Ab- lauf von zehn weiteren Jahren Bericht erstattet werden muss. Es wird nicht gesagt, dass da die Grenzwerte angepasst werden sollen, was sie meines Wissens nach dem, was ich dort vorher- sehe, tun müssten, wenn der Trend so anhält. Insofern glaube ich, dass das Gesetz in diesem Sinne nicht dynamisch genug ist, so unangenehm das für die Planungssicherheit sein mag; das sehe ich natürlich auch. Wenn sich aber nun ein- mal die Wirkung verändert, muss man versuchen, schrittweise einen Ausgleich zu finden.

Sv. Helmar **Pless**: Dem kann ich mich vorbehalt- los anschließen und noch einen anderen Aspekt in die Diskussion einbringen. Herr Klapdor hat ausgeführt, die Flugzeuge wären immer leiser geworden. Betrachten wir einmal den Mittelungs- pegel an den Flughäfen. Durch das starke Wachs- tum des Flugverkehrs - ich glaube, Herr Vill hat von Steigerungsraten um vier bis fünf Prozent für die nächsten Jahre gesprochen - wächst das Problem. Wir haben zwar eine Ausmusterung der sehr lauten Kapitel-2-Flugzeuge, das hat einiges gebracht. Dieser Prozess ist inzwischen mehr oder weniger nachvollzogen, da ist nichts mehr zu erwarten. Und dann haben wir auf der europäi- schen bzw. internationalen Ebene eine ganz

schlechte Fortschreibung von anspruchsvollen Emissionsgrenzwerten im Rahmen des Prozesses neuer Kapitel zum Chicagoer Abkommen. Da ist im Grunde nichts zu erwarten.

Es waren glaube ich Forscher des DLR, die fest- gehalten haben, dass das, was an weiteren Ver- besserungen in die Produktion geht, akustisch erst in 30 bis 50 Jahren ankommen wird. Das liegt an der Langlebigkeit des Fluggeräts. Das Kapi- tel 4, wie es jetzt vorliegt, bringt uns keine großen Fortschritte. Wenn man also jetzt davon ausgeht, dass über Kapitel 4 hinaus große Fortschritte in der Technik erfolgen, kommt es bei der Hörerin und beim Hörer, beim Lärmbetroffenen, eben erst in durchschnittlich 40 Jahren an. Insofern - wenn man gesehen hat, dass die Novellierung über 30 Jahre gedauert hat - ist der Gesetzgeber gehal- ten, den Blick jetzt schon nach vorne zu richten und ehrgeizige Werte anzulegen, damit wenigstens gewährleistet ist, dass in zehn Jahren eine Überarbeitung erfolgt ist. Ich bin auch für eine Überprüfung alle fünf Jahre. Man weiß ja, wie lange es wirklich dauert. Wenn wir bei zehn Jah- ren herausgekommen sind und dann ehrgeizige Werte hätten, wäre das schon einmal etwas, da- mit es nicht wieder 30 Jahre dauert.

Vorsitzende: Herr Kollege Petzold, bitte.

Abg. Ulrich **Petzold** (CDU/CSU): Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. Eine Frage an Herrn Dr. Samel und Herrn Vill. Ich habe Sie bei der Aussa- ge von Herrn Pless, die europäischen Grenzwerte einzuführen, beobachtet. Es gibt eine eigentlich auffallende Zurückhaltung der Sachverständigen, wenn es darum geht, den Lärmschutz in anderen Ländern der Europäischen Union zu begutachten oder Aussagen dazu zu treffen. Interessant war für mich daher die Aussage von Herrn Dr. Samel, dass Deutschland mit der Einführung von Maxi- malpegel-Kriterien für die Nacht weitaus am fort- schrittlichsten ist. Trifft das demzufolge auch auf diesen Gesetzentwurf zu?

Sv. Dr. Alexander **Samel**: Grundsätzlich ja, der Gesetzentwurf sieht Einzelschall-Kriterien für die Nacht vor und ist damit grundsätzlich fortschrittli- cher als das anderer Länder, wo es mehr oder minder nur die Dauerschallpegel gibt. Das, was der Lden für den Tag bedeutet, ist eine Berech- nungsweise, wo im Prinzip die Abend- und die Nachtstunden einbezogen und mit eingerechnet werden, zusätzlich zu dem Lnight. Der Lnight ist grundsätzlich in Ordnung. Der Lden ist m.E. nicht in Ordnung, weil er nicht zwischen Tag und Nacht differenziert. Um aber Ihre Frage zu beantworten: Mit dem NAT-Kriterium wäre das Gesetz fort- schrittlicher als die meisten ausländischen Geset- ze.

Sv. Walter **Vill** (Flughafen München): Dem kann ich mich im Wesentlichen anschließen. Es ist

tatsächlich so, dass wir dann ein sehr fortschrittliches Gesetz im engen Kontext hätten. Zum Thema Lden, der in der Umgebungsrichtlinie verankerten europäischen Norm, kann man nur sagen: Der Lden ist ein 24-Stunden-Pegel, und wenn man einen differenzierten Schallschutz will, wie der Gesetzentwurf das vorsieht, muss man eben auf unterschiedliche Pegelwerte gehen. Das heißt, insofern ist da ein Schulenstreit relativ nutzlos; man muss sehen, was man schützen will und dafür dann den richtigen Weg zugrunde legen. Dann ist der 16-Stunden-Pegel natürlich der richtige Pegel für den Tag von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr, und der Nachtpegel zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr ist dann der richtige Pegel für die Nacht. Das bedeutet, ich bin zwangsläufig weg vom Lden.

Vielleicht noch eine Anmerkung: Wir haben in unseren Vorschlägen jeweils keine Phantasien entwickelt, wie es denn sein könnte, sondern haben tatsächlich auf den aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung und das, was allgemein wahrnehmbare Meinung in der Landschaft ist, abgestellt. Nach unserer Auffassung verfestigt sie sich im Wesentlichen in den vorliegenden Planfeststellungsbeschlüssen. Sie sind ein guter Ansatzpunkt, weil sich jeder Planfeststellungsbeschluss jede Planfeststellungsbehörde sehr detailliert mit der ganzen Lärmwirkungsforschungsproblematik auseinandersetzen und entsprechend Entscheidungen treffen muss, so dass es letztlich der jeweils gewonnene Sachverstand ist, der in dem Augenblick für die Lösung des konkreten Problems feststellbar ist. Auch haben die Gerichte die Gerichte die Aufgabe zu überprüfen, ob es richtig war oder nicht. Sie nehmen sich wiederum eine Fülle von Sachverständigengutachten und Anhörungen zu Hilfe und kommen so zu ihren Ergebnissen. Da liegen wir heute mit den Ergebnissen natürlich nicht da, wo das Fluglärmschutzgesetz ansetzt, sondern liegen noch ein Stück darüber; das geht auch aus den Ihnen vorliegenden Zusammenstellungen hervor. Beim Tagsschutz liegen die Planfeststellungswerte für Neubauten zwischen der äußersten Kante zwischen 62 dBA und 60 dBA, und beim Nachtschutz wird in der Regel auf Einzelschallpegel abgehoben. Hier ist es in der Regel der Innenschallpegel, der eingehalten werden sollte, von 50 dBA. Ich kann also nicht sagen, Außenschallpegel und Innenschallpegel plus 15 wären die 70 dBA, die zugrunde zu legen wären. Damit ist man auch gut gefahren. Wir haben in München nach diesem Konzept geschützt. Nach dem letzten Planfeststellungsverfahren hat auch ein Lärmsoziologe untersucht, wie denn die Akzeptanz in der Bevölkerung ist, und die war zu dessen Erstaunen sehr gut. Er hat dann auch in einem Gerichtsverfahren berichtet, dass man da eigentlich von einem ausgewogenen Schutz der Umgebung ausgehen kann.

Abg. Michael **Kauch** (FDP): Zunächst noch eine Nachfrage zum Thema Lärmberechnung, Frage der Kriterien. Herr Samel, Sie haben die Einzelschallereignisse als positive Leistung des Gesetzentwurfs hervorgehoben. Könnte man dann nicht auf die Dauerschallpegel in der Nacht ganz verzichten und im Gesetzentwurf in der Nacht komplett auf Einzelschallereignisse umstellen? Was die europäischen Werte angeht, ist die Frage, wie Sie einen um die Nacht bereinigten Lden beurteilen würden. Klar ist, dass wir kein 24-Stundenkriterium haben sollten, aber die Frage ist eben, ob nicht die Tagesrandlagen, also 6:00 bis 8:00 Uhr und 20:00 bis 22:00 Uhr, eine andere Wirkung auf die Belästigung haben als in den anderen Stunden.

Meine zweite Frage richte ich an Herrn Paetow bezüglich der Altgenehmigungen. Mir ist aufgefallen, dass keiner der Sachverständigen intensiver darauf eingegangen ist, mit Ausnahme der unaufgefordert eingereichten Stellungnahme der Bundesvereinigung gegen den Fluglärm. An der Stelle möchte ich gern noch einmal nachhaken. Wir haben einen konkreten Fall am Flughafen Dortmund, wo das Oberverwaltungsgericht jetzt entschieden hat, dass wegen der Frage des Fluglärms die Betriebsgenehmigung noch einmal aufgerollt werden muss. Wir haben über eine 64-dBA-Schutzzone hinaus eine 19x85-dBA-Einzelschallereigniskurve, die darüber hinauslappt. Stellt der vorliegende Gesetzentwurf sicher, dass eine neue Betriebsgenehmigung nicht hinter bestehende Regelungen - beispielsweise die 19x85 dBA - zurückgeht? Sind bestehende Betriebsgenehmigungen auf jeden Fall fest oder könnten sie durch das Gesetz aufgerollt werden?

Sv. Dr. Alexander **Samel**: Zur Problematik der Einzelschallereignisse. Ich habe vorhin gesagt, dass es so etwas wie die Festlegung auf die Nacht im Gesetz gibt, halte ich für fortschrittlich. Man kann sich vorstellen, und das hat das DLR gemacht, dass man alles in der Nacht auf den Einzelfallpegel abstellt. Aufgrund unserer Dosis-Wirkungs-Kurve konnten wir sozusagen dann das als Aufwackkriterium definieren. Wir haben jedes Schallereignis, das in der Nacht aufgenommen wurde, in die Kurve einbezogen. Insofern ist das ein reines Einzelfallkriterium. Wenn ich das so wie im Gesetz behandle, dass ich eine Schwelle habe, die bei 53 oder 57 dB ist und nicht bei 33, wie wir es festgestellt haben, muss ich natürlich ein Kombinationskriterium wählen, wenn ich die Nacht, den Schlaf vor Einzelfallereignissen besonders schützen will.

Den Punkt Lden sehe ich so: Man kann durchaus auch ein 24-Stunden-Kriterium haben, und das müsste in irgendeiner Form auch definiert sein. Das könnte theoretisch sogar der Lden sein, aber er schützt nicht speziell den Tag und auch nicht die Nacht. Wenn man da differenzieren wollte, müsste man unterschiedliche Kriterien haben.

Abg. Michael **Kauch** (FDP): Was ich meinte, war: Wir haben den Lden, der die Abendstunden und die Nacht besonders gewichtet. Man könnte den doch auch um die Nacht bereinigen, dann hätte man ein 16-Stunden-Kriterium, wo die Abend- bzw. die Tagesrandstunden anders gewichtet sind. Wie würden Sie ein solches Vorgehen im Vergleich zum LEQ bewerten?

Sv. Dr. Alexander **Samel**: Ich sehe das so, dass da natürlich eine Gewichtung von verschiedenen Tages- und Abendzeiten oder auch Nachtzeiten stattfindet. Im Prinzip ist es auch ein LEQ, er wird nur für die verschiedenen Tageszeiten unterschiedlich gewichtet. Insofern sind die Unterschiede nicht so sehr groß. Es ist alles ein Mittelungspegel, der bestimmte Zeitscheiben betrifft. Bei dem deutschen LEQ bedeutet das, ich mache einen Mittelwert über 16 Stunden, bei dem europäischen Lnight habe ich einen über acht Stunden. Bei dem 24-Stunden-Lden mache ich einen von zwölf Stunden plus vier Stunden plus acht Stunden, wo ich verschiedene Gewichtungen habe. Durch diese Gewichtung können sich aber sehr schnell die Konturen verzerren, wenn das Fluggebiet von dem einen Zeitgebiet in das andere Zeitgebiet verlagert wird. Das bedeutet, dass an diesen Stellen in der Kontur durchaus auch Sprünge entstehen. D.h. würde heute ein Betrieb zugelassen und dieser morgen oder in zwei Jahren dahingehend geändert, dass bei mehreren Flugzeugen Start und Landung um etwa zwei Stunden verschoben werden, entstünden Sprünge in den Konturen. Das ist von der Berechnungsweise her problematisch.

Sv. Dr. Stefan **Paetow**: Das Fluglärmsgesetz misst sich keine Geltung für die Bestandskraft bestehender Planfeststellungsbeschlüsse oder Genehmigungen zu, insofern gibt es da keinen unmittelbaren Einfluss auf vorhandene rechtskräftige bestandskräftige Genehmigungen oder Planfeststellungsbeschlüsse. Wenn überhaupt, dann kann das über die geplante Änderung des § 8 des Luftverkehrsgesetzes eine Rolle spielen, aber eigentlich auch nur, wenn ich das richtig sehe, wenn irgendeine bauliche Änderung oder eine planfeststellungs- oder genehmigungsbedürftige Maßnahme da ist. Der einzige Punkt, wo ich mir nicht sicher bin - das habe ich in meiner schriftlichen Stellungnahme auch angesprochen -, ist § 8 Absatz 1 Satz 4 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung des Artikels 2. Er erstreckt sich ausdrücklich auch auf Genehmigungen nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes, und zu den Genehmigungen nach § 6 des Luftverkehrsgesetzes gehören auch Änderungen des Flugbetriebs ohne irgendeine bauliche Änderung, also unter Umständen Verstärkung oder Veränderung der Flugrouten. Da ist nicht ganz klar, ob auch im Rahmen der Abwägung dieser Entscheidung nach § 6 Ab-

satz 4 des Luftverkehrsgesetzes auch die Maßstäbe des Fluglärmsgesetzes, also die Grenzwerte, eine Rolle spielen sollen. Das ist mir nicht ganz klar. Von der bisherigen Konzeption her würde ich eher nein sagen. Das einzige, was immer bleibt, ist die allgemeine Widerrufsregelung von Betriebsgenehmigungen. Hier wäre denkbar, dass eine bestandskräftige Betriebsgenehmigung so veraltet ist, dass man unter Hinweis auf das Fluglärmsgesetz sagen müsste, hier machen wir einen Widerruf. Das dürfte aber ein sehr seltener Fall sein.

Vorsitzende: Herr Kollege Hermann, bitte.

Abg. Winfried **Hermann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte Herrn Jühe als Vertreter von betroffenen Kommunen noch einmal etwas zur Lärmwirkungsforschung fragen. Können Sie anschaulich darstellen, was der Gesetzentwurf mit neuen Grenzwerten beispielhaft für Kommunen an Verbesserung oder Verschlechterung für die betroffenen Anwohner bedeutet?

Meine zweite Frage: Sie haben anfangs verdeutlicht, dass Ihnen die Grenzwerte nicht weit genug gehen, und in der Debatte ist aufgekommen, ob wir die Grenzwerte als Mindeststandard oder absolut gesetzt nehmen sollten. Würde es den Kommunen helfen, wenn im Gesetz deutlich formuliert wäre, dass das nur der Mindeststandard ist, der in jedem Fall eingehalten werden muss und dass es darüber hinaus anspruchsvollere und passendere Regelungen geben sollen könnte?

Sv. Thomas **Jühe** (ADF): Es gibt gewisse Hinweise darauf - das folgt aus bestimmten Studien, u. a. von Kastka -, dass es insbesondere die Höhe der Einzelschallpegel ist und die in Blöcken auftretende Häufigkeit von Einzelschallpegeln, die als gravierend belästigend empfunden werden, d.h. eine Störwirkung auslösen. Konkret, um das noch einmal zu veranschaulichen, für die Stadt Raunheim und andere Kommunen, die westlich des Frankfurter Flughafens liegen: Raunheim hat bei Ost-Wetterlage 600 Überflüge, die im Mittel einen Einzelschallpegel von 77,1 dB haben. Eine solche Belastungssituation wird als gravierend störend empfunden, das ist in den Studien auch nachgewiesen. Betrachtet man jetzt den Gesetzentwurf - wir kommen nachher noch zu dem Thema Berechnungsverfahren -, bedeutet das, dass über die Sigma-Regelung diese Belastungssituation weggemittelt ist, d.h. sie ist gar nicht vorhanden. Das kann nun wirklich nicht sein. Das heißt, ich muss diese Belastungssituation über Einzelschallpegel in ihrer Häufigkeit und in ihrem Auftretenserscheinen angemessen würdigen. Wir haben verschiedene Möglichkeiten hier ja schon aufgezeigt, Belastungssituationen darzustellen, aber - da sind wir dann doch schon beim Berechnungsverfahren - wenn Sie das mit der sog. 100:100-Regel darstellen, d.h. wenn Sie das tatsächlich als

Fluglärmbeeinträchtigung darstellen, wie es auch auftritt, und zeitweise heißt es hier „über mehrere Tage“ bis hin zu 40 Tagen am Stück in Sommermonaten, wenn es heiß ist, also gerade dann, wenn die Außenbereiche genutzt werden sollen. Schauen Sie einmal hinaus, wir haben seit ein paar Tagen schönes Wetter, das heißt Ost-Wetterlage, dann ist Anflug - also gerade dann, wenn man Erholung sucht, Kühlung in den Schlafzimmern benötigt etc. Das wird leider im Gesetzentwurf nicht dargestellt und ist in jedem Fall nachzubessern.

Zu Ihrer Frage, ob Grenzwerte als Mindeststandard definiert werden sollten: Ja. Ich denke, es gibt auch Anlass zu differenzieren. Wenn wir Grenzwerte als Mindeststandards definieren und betrachten konkrete Situationen an Flughafenstandorten, und dazu, meine Damen und Herren, gehören natürlich auch immer die Anzahl der dort lebenden Menschen und die konkrete Fluglärmbeeinträchtigung-Situation; d.h. also auch das, was Ihnen der Vorsitzende des Regionalen Dialog-Forums Ihnen als Stellungnahme hat zukommen lassen, dass tatsächlich flughafenspezifische Problemstellungen Berücksichtigung finden können. Deswegen: Ja, Grenzwerte als Mindeststandards.

Stellv. Vorsitzende: Sehr geehrte Damen und Herren, die Vorsitzende musste kurzfristig einen Termin wahrnehmen. Ich heiße Eva Bulling-Schröter, bin stellvertretende Ausschussvorsitzende und werde sie während ihrer Abwesenheit auch hier vertreten. - Als nächster hat Herr Kollege Heilmann Fragerecht.

Abg. Lutz **Heilmann** (DIE LINKE.): Ich habe eine Frage an Herrn Reh und Herrn Vill. Warum ist eine über die jetzt vorgesehene Beteiligung von Verbänden und Kommunen hinausreichende Beteiligung wichtig und inwieweit behindert die vorgesehene Regelung die im Vergleich zum BMU-Referentenentwurf von 2004 deutlich eingeschränkte Beteiligung von Verbänden und Kommunen Ihre Arbeit?

Meine zweite Frage: Herr Vill, Sie bzw. Herr Klappdor, Herr Pless und Herr Reh gingen vorhin auf aktive Maßnahmen zum Lärmschutz ein, die auch in anderen europäischen Ländern praktiziert werden, Amsterdam usw., das ist alles bekannt. Wie begründen Sie, wenn das anderswo praktiziert wird, Nachteile für die Flughäfen am Standort Deutschland?

Sv. Dr. Werner **Reh:** In der Tat ist die Öffentlichkeitsbeteiligung für uns zurückgefahren worden. Es finden sich im Fluglärmenschutz-Gesetzentwurf nur an zwei Stellen Hinweise auf die Beteiligung: In §15 wird gesagt, Umweltverbände sind in den Fluglärmkommissionen mit vertreten. Wir praktizieren diese Zusammenarbeit im Arbeitskreis Flugverkehr der Umweltverbände mit der Bundes-

vereinigung gegen Fluglärm seit Jahren schon, ebenfalls mit dem Deutschen Arbeitsring für Lärmschutz, und sind über diese Erweiterung dankbar; wir werden uns darauf einstellen. Die zweite Stelle ist schon sehr fraglich; es wird darauf hingewiesen, dass Lärmschutzwerte veröffentlicht werden müssen. Ich glaube, es war der Flughafen Köln/Bonn, der dazu sagte, das finde man nicht gerechtfertigt. Das ist genau die Differenz. Die ursprünglichen Gesetzentwürfe von 2003 hatten vorgesehen, dass die europäischen Vorschriften voll in das Fluglärmenschutzgesetz aufgenommen werden sollen. Das hätte auch eine Klarstellung dahingehend bedeutet, dass wir ein Recht auf diese Daten haben. Wir haben das Recht ohnehin, aber es wäre eine Klarstellung und würde Rechtszweifel in der Tat wegschieben, wenn im Gesetz entsprechend geklärt würde, dass die europäischen Beteiligungsvorschriften in Sachen Umweltinformation/Öffentlichkeitsbeteiligung voll eingearbeitet werden sollten. Ich sehe nicht ein, warum die Deutschen, was die Öffentlichkeitsbeteiligung angeht, hinter anderen Ländern herhängen müssen.

Sv. Walter **Vill** (Flughafen München): Aktiver, d.h. operationeller Schutz an den Flughäfen. Man muss grundsätzlich sehen: Flughäfen werden gebaut, um benutzt zu werden; das gilt für Flughäfen genauso wie für andere Verkehrsanlagen auch. Häufig diskutiert man das auch im Zusammenhang bei anderen Verkehrsanlagen; niemand würde auf die Idee kommen, eine Autobahn oder einen Schienenverkehrsweg in der Nacht zu sperren, um dem Schutzbedürfnis der Anwohner gerecht zu werden, sondern da müssen Schutzmaßnahmen passiver Art getroffen werden. Unabhängig davon gibt es an vielen Flughäfen in Deutschland entsprechende operationelle Regelungen, insbesondere Nachtflugbeschränkungen. Wir sind allerdings der Auffassung, dass sich diese auf das notwendige Maß beschränken sollen. Im europäischen Kontext ist es so, dass zwar in Zürich und in London-Heathrow deutliche Nachtflugbeschränkungen gegeben sind; sie entsprechen aber im Wesentlichen dem, was wir in München und in vielen stadtnahen Flughäfen haben. Wir haben an anderen großen europäischen Drehkreuzen und Flugplätzen deutlich weniger einschneidende operationelle Regelungen. Auf der einen Seite ist es also nicht so, dass wir in Deutschland derartiges nicht hätten; das ist über die Planfeststellungen betrieblicher Genehmigungen geregelt. Auf der anderen Seite vertreten wir wie gesagt den Standpunkt, dass betriebliche Beschränkungen auf das notwendige Maß beschränkt bleiben sollten, und da hilft es natürlich, wenn die passiven Schallschutzmaßnahmen weitergehend sind, die Umgebung des entsprechenden Flughafens also schon durch solche Maßnahmen geschützt ist.

Stellv. Vorsitzende: Danke schön. Wir kommen jetzt zum Themenpunkt Planungs- und Baurecht, das Thema wurde ja schon kurz angesprochen. Gemeldet hat sich Herr Kollege Petzold, bitte.

Abg. Ulrich **Petzold** (CDU/CSU): Herzlichen Dank. Meine Frage geht an Herrn Dr. Gronefeld und Herrn Vill. Es wurde immer wieder gesagt, die Festsetzungen seien sehr stark politisch geprägt, Wir wollen aber natürlich eine möglichst hohe Rechtssicherheit erzielen. Lassen sich die Kosten für die fehlende Rechtssicherheit für einen Flughafen wenigstens grob abschätzen, wenn der Wettbewerbsnachteil der fehlenden Rechtssicherheit in der zur Zeit gegebenen Situation materialisiert würde, dargestellt als direkte finanzielle Kosten und dem die Kosten für die Verbesserung des Schallschutzes gegenübergestellt werden? Wie würden Sie da gewichten? Welche Kosten würden da überwiegen, die für die Erreichung des Schallschutzes oder diejenigen, die durch die fehlende Rechtssicherheit entstehen?

Sv. Dr. Volker **Gronefeld**: Sv. Dr. Volker **Gronefeld**: Datenmaterial darüber liegt mir nicht vor, es hat keine Erhebungen gegeben. Wir wissen aber aus der Vergangenheit zumindest hinsichtlich der großen Flugplätze, dass die Verfahrensdauern und auch die daran anschließenden Gerichtsverfahren durch die lärmmedizinischen, soziologischen und sonstigen Fragen, die mit der Findung der sog. fachplanerischen Zumutbarkeitsgrenze verbunden sind, maßgeblich beeinflusst sind. Die Kosten, die dadurch entstehen, sind zunächst einmal unmittelbare Verfahrenskosten. Bei den Verfahren in Berlin oder Frankfurt - Erörterungsverfahren, die sich doch zu großen Teilen, 50 Prozent oder mehr, mit Lärmfragen dieser Art beschäftigen - erreichen die Verfahrenskosten vielleicht doch die Größenordnung eines zweistelligen Millionenbetrages. Die Kosten für die Gerichtsverfahren schließen sich an. Wenn Sie jetzt zuzüglich einen Investor für einen Flughafen vor der Tür haben, der konkret, wie vom Bundesverwaltungsgericht immer angemahnt, eine Nutzung des Flughafens nachfragt, muss dem Investor gesagt werden, in welchen Zeitabläufen und in etwa mit welchem Ergebnis ein Ausbauvorhaben durchgeführt werden kann und welche Kosten, insbesondere auch durch Auflagen, zu erwarten sind. Vielleicht mag der Investor eine Zeit lang geduldig sein. Wenn das Verfahren aber unsicher ist und durch hohe Risiken belastet wird, liegt es nahe, dass der Investor abspringt, weil er die Zeitdauer und den unsicheren Ausgang des Verfahrens nicht abwarten will. Die damit verbundenen Schäden kann ich nicht quantifizieren, kenne aber genug Verfahren, an denen ich beteiligt bin, wo dies ein großes Problem darstellt. Sie müssen dann als Vorhabensträger, was auch eine sehr unschöne Erscheinung dieses Zustandes ist, in zivilrechtliche Garantierklärungen gegenüber

dem Investor eintreten, von denen man nicht weiß, ob sie sich öffentlich-rechtlich einlösen lassen. Wenn das Gesetz in seinem gegenwärtigen Zustand verbleibt, befürchte ich, dass auf diesem Sektor keine Erleichterung eintreten kann: Denn wenn man meint, die Werte, über die wir im Rahmen des Fluglärmschutzes sprechen, seien ausschließlich Mindestwerte und müssten dann im luftrechtlichen Planfeststellungsverfahren anhand lärmmedizinischer Gutachten im Einzelnen für das konkrete Ausbauvorhaben auf eine eventuelle Verschärfung hin untersucht werden, entsteht genau diese Problematik. Wir können auf einer derartigen Grundlage das Fluglärmgesetz nicht als Basis für Verhandlungen über Investitionen verwenden. Das muss in Betracht gezogen werden.

Wenn nicht für die großen Flughäfen und diejenigen, die am Markt sind und Verkehrsanteile erwirtschaften wollen, eine Rangfolge, eine Prioritätenfolge der jeweiligen Kosten aufgestellt werden sollte, stehen die zu befürchtenden Verfahrenskosten, die Verfahrensdauer, die Kosten des Gerichtsverfahrens, die Dauer der Gerichtsverfahren und die Ungewissheitskosten - ich darf sie einmal so bezeichnen - für den Investor und den Vorhabensträger an erster Stelle. Die Kosten für den passiven Schallschutz sind wohl ins Kalkül zu ziehen, werden aber bei Kostenabschätzung des Vorhabensträgers und auch des Investors zurücktreten gegen das Interesse, den Platz selber entsprechend der Nachfrage aufzurüsten. Das ist das, was man derzeit dazu sagen kann. Quantifizierte Aufstellung gibt es dazu nicht, weil alles natürlich auch in der Psychologie dieses Vorgehens liegt. Sie können nie mit hundertprozentiger Sicherheit sagen, bei A sind die Kosten B aufgetreten. Folgendes Beispiel illustriert das Ausgeführte: Das DLR hat in Bezug auf einen bestimmten Verkehrsflughafen Ausführungen und Untersuchungen zu den Lärmauswirkungen des Vorhabens gemacht. Die Berücksichtigung der in lärmmedizinischer Hinsicht nicht abgeschlossenen, im Bereich der Vorsorge verbleibenden Untersuchungen des DLR im Planfeststellungsbeschluss für das Ausbauvorhaben Leipzig/Halle hat eng mit diesen Problematiken zu tun. Die Setzung von Werten auf dieser Grundlage durch die Planfeststellungsbehörde ergibt sich aus dieser Prioritätenfolge. Die durch die Setzung dieser Werte entstehenden Kosten werden aufgewendet, weil der Effekt der Ansiedlung des Investors von so großer Bedeutung für das Umfeld des genannten Verkehrsflughafens ist. Sie können daraus aber nicht herleiten, dass die Werte des DLR von den Behörden oder sonstigen Dritten schon als, wie man vielleicht meinen mag, lärmmedizinischer Grundkonsens zu betrachten sind. Es handelt sich vielmehr um eine besondere Situation, die der Schaffung von Investitionssicherheit und dem Wettbewerb mit anderen (internationalen) Standorten geschuldet war.

Sv. Walter **Vill** (Flughafen München): Dieser Einschätzung kann ich mich zu 100 Prozent anschließen. Vielleicht ein Hinweis auf das, was wir in München erlebt haben. Wir hatten 1981 bis 1985 einen Baustopp und konnten danach erst weiterbauen. Wir haben versucht, die Kosten des Baustopps, also der Verzögerung zu ermitteln: Sie lagen in einer Größenordnung zwischen 300 Millionen und einer Milliarde DM - also ganz gewaltige Summen. Sie können selbst eine Beispielrechnung anstellen, wenn Sie das genau sehen wollen: Wenn ich Kapazitätsengpässe produziere und sie nicht beseitigen kann, muss ich bei einer Million Passagiere, deren Zuwachs ich verhindere und die ins Ausland abwandern oder auf andere Verkehrsträger gehen oder die Mobilität wird schlichtweg verhindert, dann sind das Umsatzeinbußen für die gesamte Luftfahrtindustrie - also Flughafen plus Airlines - in Größenordnungen von 100 Euro plus pro Fluggast. Wir reden also schon von ganz erheblichen dann in Frage stehenden Größenordnungen.

Wichtig ist auch, was Herr Gronefeld gesagt hat: Meistens geht es auch um die Frage, ist der Standort noch entwicklungsfähig und gibt es Ansiedlungsmöglichkeiten für den Investor, für die Airlines, für andere Standortnutzer? Das geht hin bis zu Ansiedlungsentscheidungen von großen Unternehmen, die sich mittlerweile sehr intensiv auch um diese Standortfaktoren kümmern. Da ist die Verfügbarkeit eines großen Flughafens Standortfaktor Nr. 2 im gesamten Ranking der Ansiedlungsentscheidungen und dass dies alles problematisiert wird. Wir haben auch aus München über unser Agreement mit der Lufthansa berichtet. Dieses Joint Venture zum Bau des Terminals 2 konnten wir nur unter der Voraussetzung abschließen, dass wir auch für die Zukunft genügend Kapazität anbieten können, sonst hätte die Lufthansa sich an anderen Standorten umgesehen. Das schließt wiederum mit ein, dass auch in Zukunft die Ausbaumöglichkeiten gegeben sein müssen, d.h. die weiteren Ausbauschritte müssen darstellbar sein, und dies wiederum - da sind wir wieder mitten im Thema - setzt voraus, dass wir Rechtssicherheit haben, klare Vorschriften und überschaubare Verfahrensdauern.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Kollege Mühlstein, bitte.

Abg. Marko **Mühlstein** (SPD): Die ADF macht eine Reihe von Vorschlägen zur Siedlungsbeschränkung in Form von Kompensationsmaßnahmen bzw. langfristigen Ansiedlungs- oder Siedlungsverschwenkungen. Die Luftfahrtwirtschaft ist ebenfalls der Meinung, dass die vorgesehenen Baubeschränkungen und auch die enthaltenen abgestuften Bauverbote unzureichend sind. Ich bitte Herrn Jühe und Herrn Klapdor, die jeweiligen Vorschläge in kurzer knapper Form zu

erklären und die Vorschläge von anderen hinsichtlich eingeschränkter Bauverbote etc. kurz zu bewerten.

Sv. Thomas **Jühe** (ADF): Zunächst gestatten Sie einen kleinen Schlenker, er gehört zum Thema. Es klingt zum Teil so, als wollten wir - ich darf es salopp ausdrücken - den Flughafenbetreibern und möglichen Investoren den Hahn abdrehen. Das Gegenteil ist der Fall. Ich sehe in einer gesetzlichen Regelung die Chance, dass wir tatsächlich berechnete Interessen zusammenführen können. Das bedeutet aber auch, dass man tatsächlich eine klare Sprache spricht und sagt, das sind Belastungssituationen, die wollen wir nicht klein rechnen, die sind existent und die lassen sich auch nur bedingt z. B. über passiven Schallschutz in den Griff bekommen. Dann muss man schauen, wie man mit einer solchen Problematik umgeht. Und jetzt sind wir genau beim Thema. D.h. wenn bestimmte Wohngebiete identifiziert sind als nicht sanierungsfähig - ich will es einmal so ausdrücken, denn mit passivem Schallschutz erreichen Sie nur bedingt eine Schutzwirkung. Ich will das hier nicht näher ausführen, aber Sie können sich vorstellen, wenn sich in Sommermonaten bei Tagestemperaturen von über 30 Grad Gebäude aufheizen, haben Sie die Temperaturen irgendwann im Schlafrum. Sie schaffen keine Erleichterung mit Lüftern, wenn die Fenster geschlossen sein müssen. Wenn es bestimmte Bereiche gibt, die nicht sanierungsfähig sind, muss hier auch klar festgestellt werden, wie den Menschen in dieser Situation geholfen werden kann und wie kann dem Flughafen seine Entwicklungschance weiterhin offen gehalten werden. Da habe ich in der Tat in diesem Papier von Siedlungsverschwenkungsprogrammen gesprochen. Ich will Ihnen auch erklären, warum da nicht Absiedlung steht, auch wenn dies dort stehen könnte, es wäre auch eine Option. Siedlungsverschwenkung aber heißt: Man muss innerhalb der Kommunen zunächst prüfen, ob es möglich ist, soziale Strukturen, soziale Gemeinschaften zusammenzuhalten. Das heißt, kann ich z. B. bestehende Wohngebiete unter Anflug-/Abfluglinien, die so hoch belastet sind, ggf. über ein auf 20 Jahre laufendes Programm in Bereiche verlagern, in denen die Belastungssituation nicht vorhanden ist, wo aber möglicherweise die Raumordnung im Wege steht, weil die Fläche als weiß oder sonst was ausgewiesen ist? Ja, muss man vielleicht den großen Wurf machen und die Raumordnung mit einbeziehen in die Beurteilung solcher Angelegenheiten, denn da würden Ihnen die Kommunen recht schnell sagen, das ist ein Weg, der für uns gangbar ist, wenn Siedlungsverschwenkungsprogramme möglich sind. Auch das will ich Ihnen am Beispiel Raunheim zeigen. Es gibt Flächen im Eigentum der Stadt Raunheim, da könnte man durchaus sagen, die Flächen werden der Stadt zur Verfügung gestellt. Das Programm zum Bau der Häuser streckt

man z. B. über 20 Jahre. Möglicherweise ist die hessische Landesregierung mit dabei, die Flughafenbetreiberin, und dafür wird aber auch ein Bereich freigeschaufelt für die Luftverkehrswirtschaft, um tatsächlich Entwicklungspotenziale generieren zu können. Das ist jetzt nur einmal ein Beispiel. Hier geht es um einen offenen und ehrlichen Umgang in dieser Angelegenheit, d.h. nicht lärmmedizinisch relevante Grenzwerte nach unten zu rechnen, sondern klar die Dinge auf den Tisch zu packen: Wie sind die Wachstumsbedürfnisse, wie die zu erwartenden Wachstumspotenziale, wie stellt sich der Schutzbedarf der Bevölkerung dar und wie kann man damit kreativ umgehen?

Sv. Wolfgang **Klapdor** (Flughafen Köln/Bonn): Wir gehen offen mit den Dingen um, den Vorwurf kann ich gar nicht akzeptieren. Wir haben eben Situationen - nehmen Sie meinen Flughafen als Beispiel -, dass die DHL z. B. nach Leipzig zieht. Wie reagiert man darauf? Ich kann jetzt nicht sagen, wie sich die Entwicklung vollziehen wird. Ich weiß nur: Wenn ein solches Gesetz mir nicht die Planungssicherheit bietet, brauche ich mit Investoren überhaupt nicht zu sprechen. Wenn ich Kompensationsverluste haben will, muss ich Angebote machen können.

Zu Ihrer eigentlichen Frage, den Ausnahmen. Wir sind natürlich der Meinung - das ist schon der Grundgedanke des Bundes-Immissionsschutzgesetzes gewesen -, unverträgliche Nutzungen nicht mehr aneinanderrücken zu lassen. Deshalb sind wir natürlich nicht dafür, dass jetzt noch Ortsteile erweitert werden können oder aber Baurechte, die sieben Jahre nicht ausgenutzt wurden, ad infinitum immer weiter ausgenutzt werden können. Dazu haben wir dezidierte Vorschläge gemacht, wie man dieses Aneinanderrücken unverträglicher Nutzungen verhindern soll. Es wird wohl in den sog. 34er Bereichen nicht verhinderbar sein, aber in allen anderen Bereichen sollte man sie nicht noch weiter auf die Flughäfen zukommen lassen. Da ist es vorprogrammiert, dass es zu Konflikten kommt. Es werden Bebauungspläne aufgestellt - wir haben Anregungen in soundso vielen Verfahren geltend gemacht, und dann schreibt uns die Gemeinde, es wäre ja gar nicht so schlimm und weist unsere Bedenken und Anregungen zurück. Dann ziehen die Leute ein, und am nächsten Tag merken sie, dass da Flieger sind - das kann so nicht richtig sein. Man muss so restriktiv wie möglich herangehen. Das scheint mir übrigens der einzige Punkt zu sein, wo wir relativ einer Meinung sind.

Stellv. Vorsitzende: Danke schön. Die nächsten Fragen stellt Herr Kollege Kauch.

Abg. Michael **Kauch** (FDP): Alle sind sich relativ einig, dass das Bauverbot im Wohnungsbereich durch den Gesetzentwurf durchlöchert wird, das sagen auch Ihre Stellungnahmen aus. Es gibt

einen anderen Punkt im Bereich der Bauverbote, wo ich zumindest den Eindruck habe, ob man da nicht wiederum mit zu starker Härte vorgeht. Es geht um die schutzwürdigen Einrichtungen, die in keiner Stellungnahme eine besondere Bedeutung haben, also Krankenhäuser, Kindergärten, Schulen. Bei Kindergärten und Schulen müssen wir uns ebenso wie im Bereich von Krankenhäusern größere Gedanken machen, das ist einleuchtend, und ich möchte auch auf den Altenheimbereich eingehen. Zunächst einmal die Frage, die ich insbesondere an Herrn Paetow richte, und eine Bewertung der Rechtsordnung bitte. Wir haben ja die Heimmindestbauverordnung, die verpflichtet Altenheime, innerhalb ungefähr der nächsten zehn Jahre die Mindestgröße von Einzel- und Doppelzimmern auf ein bestimmtes Niveau anzuheben. Das geht in vielen Altenheimen nur dadurch, dass man anbaut. Jetzt gibt es Altenheime, die in Schutzzonen liegen, die schon länger da sind als der Flughafen in seiner jetzigen Ausbaustufe. Im Gesetzentwurf steht, Baugenehmigungen sind nur möglich bei überragendem öffentlichem Interesse. Dieses wird wahrscheinlich nur dann gegeben sein, wenn es Mangelsituationen in einem weiteren Umkreis gibt. Die Frage ist: Wie bewerten Sie das, sind Anbauten beispielsweise im Hinblick auf die Heimmindestbauverordnung weiterhin möglich bzw. welche Folgen hätte es für das Unternehmen, wenn das, was in der Heimmindestbauverordnung gefordert ist, durch das Fluglärmsgesetz verhindert wird?

Eine weitere Frage habe ich an Herrn Guski, es geht um definitionsschutzwürdige Einrichtungen. Gibt es wissenschaftliche Erkenntnisse, die darauf hinweisen, dass alte Leute eine höhere Last durch den Lärm haben als andere? Gibt es ferner Hinweise darauf, dass Menschen in Altenheimen andere Lärmwirkungen haben als alte Menschen, die in einer Wohnung, einem Haus daneben wohnen?

Sv. Dr. Stefan **Paetow:** Eine ganz kurze Antwort: Ich kann Ihnen darauf nicht antworten, ich kenne mich mit der Heimmindestbauverordnung überhaupt nicht aus. Es tut mir leid.

Abg. Michael **Kauch** (FDP): Um es noch einmal klar zu sagen, Heimmindestbauverordnung hin oder her: Sind Anbauten - im Gesetz steht „Errichtung von Altenheimen und Krankenhäusern“ - Errichtungen oder nicht? Das sollte dieses Parlament wissen, bevor es beschließt.

Sv. Dr. Stefan **Paetow:** Das kann ich Ihnen aus dem Stand nicht beantworten, tut mir leid.

Sv. Prof. Dr. Rainer **Guski:** Ich beziehe mich auf Ihre Frage, ob alte Leute andere Lärmwirkungen haben. Bezogen auf Altenheime kann ich dazu nichts sagen; es gibt ein paar Untersuchungen mit Patienten in Krankenhäusern, aber nicht in Alten-

heimen. Bezogen auf ältere Menschen im Rahmen von epidemiologischen Befragungen geht man in Altersklassen bis maximal 70, 75 Jahre. Hier kann man sagen, es scheint eine nicht lineare Beziehung zu geben zwischen Alter und Störung, Belästigung, wobei die mittleren Lebensalter, wo man Kinder zu Hause hat, die Störung/Belästigung in der Regel am größten ist, während sie darunter und darüber etwas abfällt. Das bezieht sich auf sog. Nichtpatienten, also auf Menschen, die zu Hause sind und keineswegs in einem Heim. Ich habe keine Ahnung, was die Personen, die sich in einem Heim und gerade in einem Altenheim befinden, angeht. Besondere Schutzwürdigkeit würde ich akzeptieren, aber wie sich das auf Lärmwirkung auswirkt - tut mir leid, dazu kann ich nichts sagen.

Stellv. Vorsitzende (schmunzelnd): Herr Pless hat offensichtlich noch die Absicht gezeigt, eine rechtsverbindliche Auskunft darüber zu geben, ob Altenheimerweiterungen Anbauten sind oder nicht.

- Lachen -

Sv. Helmar **Pless**: Ich bin kein Jurist, lese auch nur das Gesetz und lege es dann nach meiner Kenntnis aus; vielleicht kann man ja auch noch einmal in Richtung Bundesregierung nachfassen lassen. Ich würde aber rein vom Wortlaut davon ausgehen, dass natürlich eine Erweiterung nicht ausgeschlossen ist. Nur der eigentliche Neubau wäre ausgeschlossen.

Franz-Josef **Feldmann** (BMU): Feldmann, BMU. Ich bin der zuständige Referatsleiter für die Novelle des Fluglärmsgesetzes. Der Begriff Errichtung ist selbstverständlich so zu verstehen, dass Anbauten als Errichtung begriffen werden müssen. Auch Anbauten werden errichtet. Das war auch die Historie in der Vergangenheit. Wenn schon der Neubau zulässigerweise möglich sein soll, dann auch der Anbau - klar, was sonst?

Abg. Michael **Kauch** (FDP): Entschuldigung, darf ich an der Stelle bitte noch einmal genau nachfassen. - Herr Feldmann, Sie haben gerade gesagt, der Neubau sei möglich. Der Neubau ist nach dem Gesetzentwurf nicht möglich. Dafür muss man kein Jurist sein, um das zu verstehen. Wenn die Errichtung auch der Anbau ist, verstehe ich die Bundesregierung richtig, dass ein Anbau an eine bestehende Einrichtung nach dem Gesetztext, den die Bundesregierung vorgelegt hat, nicht möglich ist?

Franz-Josef **Feldmann** (BMU): Entschuldigung, ich habe glaube ich zutreffend darauf hingewiesen, dass die Errichtung möglich ist im Ausnahmefall, selbstverständlich, und dass damit auch der Anbau im Ausnahmefall möglich ist.

Stellv. Vorsitzende: Ich würde jetzt gerne in der Liste weitergehen, es haben sich noch einige gemeldet. Vielleicht finden Sie im Anschluss an die Anhörung ja eine Möglichkeit, dieses Problem zu klären. Wir müssen weitermachen, wir haben noch drei Punkte. - Herr Hermann bitte.

Abg. Winfried **Hermann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte noch einmal Herrn Jühe und Herrn Pless befragen. Auch dazu vorher eine Erläuterung.

Wir haben mit diesem Gesetz im Prinzip einen Nutzungskonflikt zu regeln zwischen denen, die wohnen, und denen, die siedeln und damit auch ein Geschäft machen. Die Frage, die sich stellt, ist bezogen auf zukünftige Nutzungskonflikte. Ist der Gesetzentwurf in der vorliegenden Form ausreichend, um zukünftige Nutzungskonflikte zu vermeiden, so dass auch bestehende Probleme nicht dadurch fortgesetzt werden, dass wir weitere Bebauung zulassen? Und was schlagen Sie vor, falls das nicht optimal geregelt sein sollte, um zukünftige Nutzungskonflikte zu vermeiden? Ich frage auch noch einmal konkret nach; man kann sich - vielleicht über die Sondereinrichtung hinausgehend - ja schon vorstellen, dass bestimmte Bebauung möglich sein soll; sagen wir flughafenbezogene Firmen, die damit zu tun und sozusagen auch keine Patienten haben, die das eben auch nicht stört, dass Flughäfen den Fluglärm haben. Auf andere trifft das aber eben nicht zu, für private Wohnzwecke z. B. ist es dauerhaft nicht nutzbar. Ist das in diesem Sinne im Gesetzentwurf genügend klar geregelt oder braucht es da mehr Klarheit?

Sv. Thomas **Jühe** (ADF): Zunächst ist es so, dass die vorhandenen Nutzungskonflikte sich nur so mindern lassen, dass es von zwei Seiten angegangen wird, d.h. einmal tatsächlich eine Verschärfung der Bauverbotsregelung - ich gehe noch einmal darauf ein -, aber auf der anderen Seite eben auch relativ in präventiv-medizinischer Sicht moderate Grenzwerte einschließlich geeigneter Berechnungsverfahren, um überhaupt feststellen zu können, wo im Raum sich Konflikte abspielen. D.h. es ist zweiseitig zu sehen. Was Sie bei den Bauverbotsregelungen angesprochen haben, z. B. Ausnahmen dahingehend zu machen, dass man sagt, am Flughafen gibt es verschiedene Nutzungen. Jetzt ist es aber so: Die mir bekannten stark belasteten Gebiete, für die das zutreffen könnte, da wohnt z. B. in aller Regel kein Vorstandspersonal von Flughafenbetreibern, aber sicherlich ist es eine Option. Gerade wenn man konkret über Siedlungsverschränkungen nachdenken möchte, ist ja die Frage, wie ich mit der vorhandenen Siedlungsfläche umgehe. Einerseits kann ich sie gewerblich nutzen, aber ich kann sie natürlich auch im Flughafen im Rahmen des Programms übereignen und eben dort die Möglichkeit einräumen, auch ggf. für Personal etc. dort An-

siedlungs- oder Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen. Das ist sicherlich vertretbar, aber auch das Flughafenpersonal will angemessen geschützt sein; diese Erfahrung habe ich persönlich schon gemacht.

Sv. Helmar **Pless**: Zwei Anmerkungen. Ich bin ein großer Freund der Regelungen des Verfalls, die Herr Professor Koch, Vorsitzender des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU), auch immer verfochten hat. Danach soll die Möglichkeit, Wohnungen bei Bestandskraft eines Bebauungsplanes in der Schutzzone 1 zu errichten, entschädigungsfrei sieben Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs erlöschen. Ich hatte den Eindruck, als herrsche hier weitgehend Konsens. Die Kommunen haben es wohl bekrittelt, aber auch wenn Herr Jühe an der Stelle weniger Bauchschmerzen hat, gibt es dazu bei den Kommunalen Spitzenverbänden eine andere Auffassung; das muss man auch so transparent sagen. Noch wichtiger scheint mir aber eher zu sein, dass das Fluglärmschutzgesetz auf einer Prognose von zehn Jahren aufbaut. Nun sind denkbare Endausbauten eines Flugplatzes aber weit darüber hinaus zu betrachten. Der Länderausschuss für Immissionsschutz hat einen eigenen Entwurf zur Novelle des Fluglärmschutzgesetzes im Jahr 2000 vorgelegt und schlägt dort eine dritte Schutzzone - Planungszone Siedlungsbeschränkung - vor, die genau diesen Gesichtspunkt aufnehmen würde. Ich finde, das hat sehr viel Charme, ich würde mich dieser Forderung anschließen und entsprechend auf der Ebene der Landesplanung kenntlich machen, wo künftige Lärmprobleme auftauchen können, wenn ein weiterer Ausbau des Flughafens erfolgen sollte.

Stellv. Vorsitzende: Vielen Dank. Frau Kollegin Dött, bitte.

Abg. Marie-Luise **Dött** (CDU/CSU): Eigentlich wollte ich etwas ganz anderes fragen, das verschiebe ich jetzt aber auf einen späteren Punkt, denn hier war doch einiges, was nachgefragt werden muss. - Wir haben diverse Anschreiben von Altenheimen, Krankenhäusern usw., wie sie mit der zukünftigen Planungssicherheit bzw. Planungsunsicherheit und Erwartungshaltung umgehen sollen. Es geht darum: Wenn Altenheime aufgrund der Auflagen, die wir als Gesetzgeber an Strukturierungen und Erweiterungen gemacht haben, sich erweitern müssen, ist es aus meiner Sicht ein Unterschied zwischen einer Errichtung und einer Erweiterung, wie das im kommunalen Planungsrecht bisher immer der Fall gewesen ist. Wenn Sie sagen, wenn die Bundesregierung meint, das könne man im Rahmen von Sondergenehmigungen durchführen oder im Rahmen von Ermessensspielräumen, haben wir genau den Spielraum, den wir in einem neuen Gesetz eigentlich nicht wollten; wir wollten nämlich wenigstens

im Planungsbereich Eindeutigkeit, damit Investitionen getätigt werden können, sowohl von den Flughafenbetreibern als auch vom Umfeld und auch im Sinne von Herrn Paetow, damit er sich damit nicht vor Gericht so viel befassen muss - Lachen -, ob das im Einzelfall nun so oder anders ist. In diesem Zusammenhang möchte ich Herrn Jühe und Herrn Gronefeld fragen, wie sie den vorliegenden Gesetzentwurf der Bundesregierung bewerten und was wir dort evtl. nachbessern müssten, um Eindeutigkeit zu erzielen, weil das im Gesamtplanungsrecht und natürlich insgesamt eine große Rolle spielt.

Sv. Thomas **Jühe** (ADF): Ich mahne noch einmal an, das nicht einseitig zu betrachten. Ich kann nicht auf der einen Seite sagen, bei den Kommunen formulieren wir die Bauverbote so restriktiv, dass dort generell Entwicklung ausgeschlossen ist. Sie wissen, was das bedeutet: In dem Moment, wo Nachsiedlung im Bestand oder ergänzende Besiedlung in einer Kommune nicht möglich ist, haben wir nachvollziehbar eine demographische Fehlentwicklung, d.h. wir haben mehr ältere Menschen in der Stadt, weil die jüngeren abwandern. Wir haben gerade im Gesetzentwurf Regelungen u. a. zum Thema Altenheim. Sie produzieren alte Menschen in diese Bereiche, sollen aber nicht in die Lage versetzt sein, ihnen angemessenen Wohnraum zur Verfügung zu stellen. Häufig bedeutet angemessener Wohnraum ja auch Behindertenwohnraum, das ist nicht beliebig. Es gibt viele ältere Menschen, die nicht mehr in der Lage sind, ohne Aufzug die 4. Etage zu erreichen. Bitte gehen Sie auch an derartige Konstellationen heran, indem Sie solche Problemstellungen mit betrachten, denn selbstverständlich würde so argumentiert werden. Der Ausnahmefall ist eben der: In der Kommune ist nachweislich ein extrem hoher Anteil älterer Menschen, für die der Wohnungsbestand vor Ort nicht nutzbar ist. Also ist es hier in diesem Fall gerechtfertigt, eine bestehende Einrichtung auszubauen oder wie auch immer - das ist genau die Situation. D.h. Sie haben es mit zu betrachten, und, bitte, von beiden Seiten!

Ich erinnere noch einmal an mein Eingangsstatement: Wenn es uns hier gelingen sollte, über auch auf unterschiedlichen Ebenen verbindliche Grenzwertbestimmungen Mindeststandards zu erreichen, dass z. B. auch die Luftverkehrswirtschaft - und ich betone auch noch einmal die Rolle der deutschen Flugsicherung - sich veranlasst sieht, über andere An- und Abflugverfahren, über neuere technische Möglichkeiten, Lärm zu vermeiden, obwohl es durch Mehraufwand vielleicht für die deutsche Flugsicherung mehr Geld bedeutet, das sie in die Hand nehmen muss, dann hätten wir Entlastung von solchen Räumen, die derzeit noch als extrem fluglärmverseucht gelten. Das heißt also bitte ganzheitlich herangehen. Konkret: Bauverbotsregelungen müssen restrikti-

ver gehandhabt werden, aber auf der anderen Seite ist auch dafür zu sorgen, dass Räume in dieser Form gar nicht solchen Lärmbelastigungen ausgesetzt werden.

Sv. Dr. Volker **Gronfeld**: Ergänzend hierzu: Ich bin schon der Auffassung, dass es bei den Novellierungsbemühungen nicht darum gehen kann, Verschlechterungen gegenüber dem bisherigen Zustand herbeizuführen. Es sollte mindestens bei den Bauverboten bleiben, die wir bisher im Fluglärmschutzgesetz hatten. Soweit ich sehe, ist die Änderung auf eine „partielle Aufweichung der Situation“ zugeschnitten. Angesprochen worden sind die Altenheime. Ich habe versucht, den alten Wortlaut des Gesetzes mit dem des neuen Gesetzes zu vergleichen und kann keine großen Unterschiede entdecken. In diesen Zusammenhängen wird es vielleicht auch eine Gerichtspraxis zu dem Begriff Errichtung geben, die man sicher nachprüfen kann. Im Übrigen ergibt sich aus dem Zeitpunkt, wie er in der Novellierung jetzt enthalten ist, die Konsequenz, dass eine Baugenehmigung zu einem bestimmten Zeitpunkt, der definiert worden ist, vorliegen muss. Liegt sie nicht vor; gilt das Bauverbot. Ich kann im Gesetzentwurf insofern keine Ausnahme entnehmen, die ja, wie es klingt, fast eine Regel darstellen sollte. Insofern meine ich, dass gerade dieser Punkt der Altenheime der alten Rechtslage entspricht. Eine Änderung ist mit der Novellierung nicht verbunden.

Zu der weiteren Frage, die angesprochen worden ist, dass mit der Festlegung von Mindestwerten, die nach allen Seiten wirken, Flughäfen, die Betreiber von Altenheimen oder die Investoren in der Umgebung des Flughafens Planungssicherheiten hätten: Mit dem Begriff der Mindeststandards werden wir da nicht viel bewirken können. Da werden wir nicht weiter kommen. Mindeststandard bedeutet immer - und wir dürfen nie den Zusammenhang von Fluglärmschutzgesetz und Luftverkehrsgesetz auf der anderen Seite aus den Augen verlieren -, dass man im Abwägungsprozess nach §8 Absatz 1 Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes in Verbindung auch mit dieser Abwägungsgrenze des neuen Absatzes 2 des Luftverkehrsgesetzes weiter tätig werden muss. Das wiederum bedeutet, dass in jedem der Verfahren neue lärmmedizinische Gutachten oder sonstige Gutachten zu dieser Thematik eingeholt werden und dass das alles wieder diskutiert werden wird. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die Gerichte dann einfach sagen, das Fluglärmschutzgesetz ist die abschließende Regelung, wenn der Gesetzentwurf selber sagt, das sei eine Mindestgarantie. Nein, auf diesem Plafond fängt die Diskussion erst an, und sie wird sich vor diesem Hintergrund verschärfen. Man kann sich vielleicht noch dazu verstehen zu sagen, die Grenzwerte, die hier festgelegt werden, seien Grenzwerte im Sinne des neuen Absatzes 2 des Luftverkehrsgesetzes, also jenseits bei Überschreiten der Grenzwerte

gibt es Schallschutz. Offen bleibt die Frage: Was passiert unterhalb der Stufe im Abwägungsprozess? Und dann tauchen selbstverständlich alle die Fragen auf, die Herr Jühe gerade angesprochen, ja angemahnt hat, nämlich die Frage, ob vor passivem Schallschutz eine entsprechende Abwägung im Hinblick auf Betriebsverbote, Betriebsbeschränkungen, Lärmkontingente, auf Einbindung der DFS usw. folgen. Wie auf dieser Basis in Bezug auf die Flughäfen eine einigermaßen sichere Investorenpolitik betrieben werden soll, ist mir schleierhaft. Das wird eher eine Komplizierung als eine Verbesserung. Wir dürfen nicht aus den Augen verlieren: Die deutschen Flughäfen stehen innerdeutsch nicht so sehr im Wettbewerb, sie stehen in ganz anderen Wettbewerbsbezügen. Es geht nicht um die deutschen Flughäfen. Wir, die Flughäfen selber, sind Dienstleister, wir sind praktisch der Katalysator für entsprechende Ansiedlungen in der Umgebung der Flughäfen. Es geht um ganz andere Investitionen als nur in die Flughäfen selbst. Am Beispiel des Flughafens Leipzig kann man das in der Genese herrlich nachlesen.

Stellv. Vorsitzende: Danke schön, Herr Dr. Gronfeld. - Ich habe jetzt noch vier Wortmeldungen vorgemerkt und möchte anschließend zum nächsten Punkt kommen. Es gibt auch den Vorschlag, Punkt 3 und Punkt 4 miteinander zu verbinden, falls Sie damit einverstanden sind. Das Wort hat jetzt zunächst Herr Kollege Liebing.

Abg. Ingbert **Liebing** (CDU/CSU): Ich richte meine Frage an Herrn Vill. Wir haben bisher über den Regelfall mit Blick auf die großen Verkehrsflughäfen gesprochen. Ich möchte von Ihnen gerne wissen, ob Sie die Regelungen für sachgerecht halten, dass all das, worüber wir jetzt gesprochen haben, für alle Verkehrsflughäfen gleichermaßen gilt, während wir bei den Verkehrslandeplätzen eine Differenzierung ab einer Grenze von 25.000 Flugbewegungen pro Jahr festgesetzt haben. Weswegen wird hier eine Unterscheidung vorgenommen? Halten Sie diese Unterscheidung sachlich für gerechtfertigt und wenn nicht, wie könnte man den kleinen Regionalverkehrsflughäfen, die auch über Linienverkehr verfügen, gerecht werden, wo es sicherlich auch Konflikte gibt, aber bei weitem nicht in dem Maße - erst recht, wenn es um Saisonverkehr geht - bei Ganzjahresbelastung wie bei den großen Verkehrsflughäfen?

Sv. Walter **Vill** (Flughafen München): Der Gesetzentwurf sieht ja vor, dass Verkehrsflughäfen von der gesetzlichen Regelung insgesamt abgedeckt werden, bei Verkehrslandeplätzen erst, wenn die Flugbewegungszahl über 25.000 Bewegungen pro Jahr liegt. Da sind alle, ausgenommen Leichtflugzeuge, eingeschlossen. Die Erfahrung zeigt, dass wir eine Vielzahl von Plätzen bekommen würden, die in die Regelung mit eingeschlossen würden. Wahrscheinlich würde ein

relativ großer Verwaltungsaufwand erzeugt werden, ohne dass der Nutzen dem gegenübersteht, weil schlichtweg bei Kleinflugzeugen die Auswirkungen relativ gering sind.

Abg. Ingbert **Liebing** (CDU/CSU): Dann möchte ich die Frage gern präzisieren. Meine Frage war umgekehrt gemeint: Ist es sachgerecht, alle Verkehrsflughäfen einzubeziehen oder müsste dort nicht auch viel mehr eine Differenzierung nach Anzahl der Flugbewegungen wie bei den Verkehrslandeplätzen vorgenommen werden?

Sv. Walter **Vill** (Flughafen München): Unser Vorschlag war ja - möglicherweise ist er auch bekannt -, dass man in der Tat Verkehrsflughäfen und Verkehrslandeplätze zusammennimmt und nach einem Kriterium bei 15.000 Bewegungen im Linien- und Charterverkehr differenziert, also nicht die sonstigen, sondern die Linien- und Charterverkehre zusammennimmt. Dann hätte man die lärmintensiveren Flugbewegungen erfasst, und danach könnte man dann auch differenzieren. In der Tat ist das Kriterium Verkehrsflughafen nicht allzu genau, weil Verkehrsflughäfen entgegen unserer gemeinsamen Vorstellung zum Teil sehr kleine Plätze sind. Das liegt an der Ausweisung der luftrechtlichen Genehmigung. Man sollte an Fakten anknüpfen und nicht an rechtlichen Wertungen, die in der Genehmigung stehen. Insofern kann ich Ihnen nur Recht geben, man müsste ein Kriterium finden, das etwas griffiger und an der Realität orientiert ist. Die 15.000 Bewegungen wären m. E. handhabbar.

Abg. Hans-Kurt **Hill** (Die Linke.): Ich habe eine Frage an Herrn Reh. Warum sind nach Ihrer Auffassung unterschiedliche Grenzwerte für bestehende und neue oder auszubauende Flughäfen gerechtfertigt? Der Verweis auf Straßen- und Schienenwege, das haben wir heute schon einmal gehört, ist doch keine ausreichende Begründung, da dies dort dazu führt, dass die Anwohner an bestehenden Straßen unter einer hohen Lärmbelastung leiden müssen, da die Lärmsanierung eben mehr oder weniger freiwillig geschieht und angesichts knapper Kassen ein stiefmütterliches Dasein führt. Ist es den Anwohnern nicht gleich, ob ihr Flughafen alt oder neu ist?

Sv. Dr. Werner **Reh**: Das ist in der Tat so. Herr Klapdor hat ja gefordert, dass man die Flugzeuge behandelt wie die anderen Verkehrsträger. Das sehen wir ganz genau so. Gerade da sehen wir das Defizit, dass da keine konkreten Grenzwerte sind, und Flughäfen, die neu oder deren Ausbau geplant werden, haben die Möglichkeit, dass die Konflikte im voraus schon planerisch umgehen können. Da kann man entsprechend eine gewisse Innovation verlangen. Nur sind wir dann eben der Meinung, dass die Grenzwerte auch sofort gelten müssen und dass wir diese Verschiebung nach

hinten nicht nachvollziehen können. Das wurde auch in den ersten Tagen schon entsprechend kritisiert, dass das Zugeständnisse an die Flughäfen Frankfurt oder Köln/Bonn sind.

Abg. Marko **Mühlstein** (SPD): Herr Dr. Gronefeld, Sie hatten in Ihren Ausführungen mehrfach auf die Rechtsunsicherheit bzw. die Zusammenhänge zwischen dem Fluglärmenschutzgesetz und dem Luftverkehrsgesetz hingewiesen. Jetzt hat Herr Dr. Paetow in seiner schriftlichen Beantwortung unserer Fragen zwei Formulierungshilfen für das Luftverkehrsgesetz eingearbeitet oder vorgeschlagen. Würden Sie mir zustimmen, dass - wenn Sie diese Formulierungshilfen kennen, wovon ich jetzt einmal ausgehe - diese Formulierungshilfen die Rechtssicherheit deutlich erhöhen, wenn sie in das Luftverkehrsgesetz eingearbeitet würden?

Sv. Dr. Volker **Gronefeld**: Es würde mir schlecht anstehen, die Vorschläge des Vorsitzenden Richters des 4. Senats in irgendeiner Weise verbessern zu können. Aber in jedem Guten liegt die Aufforderung, es halt noch besser zu machen, und wenn man es noch ein bisschen mehr verschärfen, noch ein bisschen stringenter machen könnte, wäre sehr viel gewonnen. Im Moment ist es wohl der Versuch gewesen, mit der vorgeschlagenen Formulierung auf der Basis des Verhältnisses von Luftverkehrsgesetz und Fluglärmenschutzgesetz Verbindlichkeit zu schaffen. Ich glaube, in der Stellungnahme von Herrn Dr. Paetow ist ausgeführt, dass es die suboptimale Lösung ist, die Probleme im Fluglärmenschutzgesetz zu regeln und dass die Regelung von Lärmwerten in Bezug auf § 8, § 9 LuftVG eigentlich in eine Verordnung auf der Grundlage von §32 Luftverkehrsgesetz gehört, um das eindeutig zuordnen zu können. Wenn Sie jetzt sagen, die Lärmwerte im Fluglärmenschutzgesetz sind die Grundlage für die Abwägung und in diese Richtung formulieren, haben Sie die notwendige allumfassende Situation der Abwägung. Es ist ja bei der Abwägung angesetzt und nicht beim neuen Absatz 21 Luftverkehrsgesetz. Wir reden also über den Abwägungsprozess selber, und es hat sehr viele Teile, die dort hineingehen. Meine Formulierung würde mehr in die Richtung laufen, dass mit der Befolgung des Fluglärmenschutzgesetzes in diesem Bereich den Belangen des Fluglärmeschutzes Rechnung getragen ist. Ein Teil ist wie gesagt der Fluglärm, und der ist damit soweit erledigt. Natürlich, es kann Sondereinflüsse geben, die gesondert zu betrachten sind, aber hier geht es schlichtweg um die Berechnung der Auswirkungen von Fluglärm. Da sollte man bei der Festsetzung von Lärmwerten stringent sein. Sonst, wenn ich das nicht stringent formuliere, tritt das ein, was ich vorher versucht habe, deutlich zu machen: Ich habe dann wieder den vollen Abwägungsprozess, und wenn ich den vollen Abwägungsprozess habe, sitzt Herr

Dr. Paetow auf der einen Seite und ich wieder auf der anderen, dann haben wir noch Herrn Schröder, der wieder die Kläger vertritt, und dann sitzen wir dort und diskutieren genau dieselben Fragen mit einer gewissen bisschen anderen Schlachtordnung. Das ist natürlich für die Flughäfen selber und ihren Bestand und für die Investoren nicht gerade hilfreich. Wir müssen wirklich verlässliche Grundlagen haben. Man kann doch als Flughafen, also als Infrastruktureinrichtung Flughafen, nur so viel tun, d.h. so viel investieren in die Umgebung, in die ganzen Schutzmechanismen, wie die Flughäfen auch erwirtschaften. Wie sollen die Betriebskosten aufgebracht werden? Es muss auch irgendwoher kommen! Die Passagiere allein sind es heutzutage nicht mehr, der Flughafen insgesamt muss als Flughafen seinen Bestand haben und dort für künftige Ansiedlungen und Entwicklungen attraktiv sein. Dies alles ist zu berücksichtigen, wobei wir bei der Siedlungsbeschränkung gar nicht weit auseinander sind. Im Übrigen ist es nicht nur die Rechtssicherheit, von der wir sprechen, es geht auch um die Befriedungsfunktion. Ich habe die Erfahrung gemacht, dass die lang dauernden Verwaltungsverfahren und die Gerichtsstreitigkeiten nicht deswegen zur Befriedung beigetragen haben, weil eine lang dauernde Sachdiskussion geführt worden ist, sondern weil akzeptiert worden ist, dass das Bundesverwaltungsgericht, das schließlich immer angerufen wird, das letzte Wort hat. Wenn die Frage von Lärmwerten für den Lärmschutz und die Siedlungssteuerung gesetzlich geregelt sind, haben wir diesen Befriedungsprozess vorgezogen. Das bedeutet: Bitte verschieben Sie den Abwägungsprozess nicht wieder in den Verwaltungsvollzug, sondern leisten Sie hier, was der Gesetzgeber an der Stelle wirklich kann, und zwar in Übereinstimmung mit den Sachverständigen, die hier auch sitzen. Setzen Sie die notwendigen Daten selber, durchaus konsensfähige Begriffswerte liegen Ihnen ja hier schon vor: 60 dB am Tag und 50 dB in der Nacht ist immerhin ein Wort! Auf der Basis kann man überlegen, wie die Dinge weitergehen. Und da befinden wir uns auch - ich spreche jetzt von LEQ 3 - in einer breiten Phalanx auch schon von Planfeststellungsbeschlüssen. Herr Dr. Paetow hat zu Recht darauf hingewiesen: Natürlich ist die Bandbreite des Gesetzgebers weiter, er kann dann weiter aussuchen, weiter entscheiden. Aber diese Entscheidung heute zu treffen, das schließt an die Frage von Herrn Petzold an, ist sehr viel sinnvoller, als die ganze Kostendiskussion und die ganze Investitionsdiskussion weiter vor sich her zu schieben, denn so rasch werden wir nicht wieder zur Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes kommen. Dann sind wir mit den Dingen befasst, und wenn es wieder nicht weitergeht, werden die Rufe laut nach einer Novellierung des Luftverkehrsgesetzes und auch nach Schutzverordnungen usw., das ist ganz zwangsläufig.

Abg. Christian **Carstensen** (SPD): Herr Vill, bei der Frage Siedlungsbeschränkung und dem Thema, das wir gerade hatten, nur zur Klarstellung: Sehe ich das richtig, dass es den Flughäfen im Prinzip um die finanzielle Sorge bei anwachsenden Entschädigungsforderungen geht und nicht etwa betriebliche Gründe Anlass sind für die Sorge, was die Ausnahme bei den Siedlungsbeschränkungen angeht?

Herr Jühe, Sie haben gerade selbst aus Sicht der Kommunen noch einmal beschrieben, welche Gründe es für eine Aufweichung der Ausnahmetatbestände geben kann. In Ihren schriftlichen Antworten haben Sie darauf hingewiesen, dass Sie einerseits die Absiedlungsidee damit verfolgen, sich ansonsten aber vorstellen könnten, wenn man denn einmal für eine mittel- bis langfristige Zeit die Bevölkerungszahl festlegt, dass es da schon noch Möglichkeiten gäbe. Meine Frage ist, ob man sich nicht außerhalb des Wohnungsbaus durchaus andere Ausnahmen als hier im Gesetzentwurf formuliert vorstellen kann. Nun ist es ja so, dass wir das Problem mit den Siedlungen am Flughafenzaun deswegen haben, weil die Menschen dort hin möchten. Können Sie sich unabhängig von Verboten andere Punkte vorstellen, wo Sie sagen - Aufklärungsarbeit und ähnliches z. B. -, dass dort aus Ihrer Sicht Anwohner und Kommunen für Entlastung sorgen könnten?

Sv. Walter **Vill** (Flughafen München): Für das Thema der Siedlungssteuerung spielt bei den Flughäfen auf unserer Seite das Thema finanzielle Belastungen eigentlich überhaupt keine Rolle, sondern die Frage, wie löse ich die Nutzungskonflikte, die zwischen Flughafennutzung und normaler Nutzung als Wohnbebauung in der Zukunft auftreten können. Uns muss es darum gehen - da ist unser Interesse gar nicht so weit entfernt von dem der umliegenden Gemeinden -, dass man als Flughafenbetreiber nicht nur den Flughafen betrachtet, sondern die Entwicklung der Region. Wir sind abhängig davon, ob wir Akzeptanz in der Wohnumgebung erreichen oder nicht, d.h. der Flughafen kann sich nicht als Insel innerhalb seiner Region und Umgebung entwickeln, sondern eigentlich nur mit dieser Region. Das setzt voraus, dass die Planungsmaßstäbe und -vorhaben in der Flughafenumgebung dem entsprechen, was für die Flughafenentwicklung selbst vorgesehen ist. Das heißt, da muss eine entsprechende Stimmigkeit gefunden werden. Die finanziellen Gesichtspunkte spielen insofern keine Rolle, als im Gesetzentwurf vorgesehen ist, dass derjenige, der in die Schutzzonen hinein baut, selbst einen Schallschutz vorsehen muss und der Flughafenbetreiber damit von solchen Aufwendungen freigestellt wird - was natürlich auch wichtig ist, weil man nicht sagen kann, wir machen auf der einen Seite Schallschutz zu Lasten des Flughafenbetreibers für die, die schon da sind, aber wenn jemand reinbaut,

baut er erst einmal ohne Schallschutz, und dann soll der Flughafenbetreiber anschließend dann die Lärmsanierung vornehmen - was ja doch wohl als fauler Witz bezeichnet werden muss. Noch einmal: Für uns ist ein ganz wichtiges Thema die zukünftige organische Entwicklung und die harmonische Entwicklung des gesamten Flughafenumfeldes und keine finanzielle Fragestellung. Deswegen geben wir auch noch einmal zu bedenken, die Ausnahmen alle zu streichen, jedenfalls nicht über den bisherigen Gesetzestext hinauszugehen - das alte Fluglärmschutzgesetz war da besser -, vor allen Dingen keine neuen Bebauungspläne in der Tagschutzzone 1 zuzulassen, und zum anderen zu überlegen, ob man nicht die ursprünglich in der Diskussion befindliche Nachtschutzzone 2 - diese hat ja erst Steuerungswirkung - neu oder vielmehr wieder einführen sollte. Die Überlegung ist tatsächlich nicht ganz abwegig. Wenn man auf die gesamte Flughafenlandschaft schaut, ist zu differenzieren zwischen Bestandsflughäfen, zukünftigen und zukünftig auszubauenden Flughäfen, was die Siedlungssteuerung betrifft, weil wir hier möglicherweise an fast allen Flughäfen irgendwann in die Ausbaudiskussion hineinkommen, und dann muss ja dieses Konzept der Siedlungssteuerung sowieso mit diesen neuen Kriterien geführt werden.

Sv. Thomas **Jühe** (ADF): Sie haben aus meiner Antwort auf die Frage nach alternativen Möglichkeiten für Bauverbotsregelungen eine so genannte Stichtagsregelung angesprochen. Sie könnte folgendermaßen aussehen: Man nimmt z. B. einen zehn Jahre zurückliegenden Zeitraum - das Jahr 1996 -, der betrachtet die Bewohnerzahl innerhalb des Siedlungsbeschränkungsbereichs einer 60-dBA-Zone und legt diese als maximale Einwohnerzahl für diesen Bereich fest. Damit wäre zumindest sichergestellt, dass es kein weiteres Wachstum in Richtung Flughafen gibt, und es würde den Kommunen die Möglichkeit eröffnet, das, was durch die allgemeine demographische Entwicklung an Einwohnerschwund in den nächsten Jahren - das gilt allerdings nicht für alle Regionen - durch solche Maßnahmen zu erwarten ist; also dort immer noch Entwicklungspotenziale zu haben, um schlimmste Entwicklungen abfangen zu können. Andere Möglichkeiten außer Verbots- oder Stichtagsregelungen sehe ich hier ehrlich gesagt nicht, denn Sie haben ja neben öffentlichem Interesse an Siedlung auch ein privates Interesse, z. B. das, was nach § 34 möglich ist, spielt sich ja sehr häufig auf privaten Grundstücken ab, da hat die Kommune keinen Einfluss. Ich möchte aber an der Stelle noch einmal betonen, dass die Frage der Kostenfolgen, die hier vehement insbesondere von Herrn Vill und Herrn Gronefeld vertreten wird, tatsächlich für die Kommunen mit betrachtet werden muss. Wir haben im Zusammenhang - Sie haben das vielleicht in der Presse verfolgt - mit dem Antrag an der Gewerbe-

steuer der Flughafenbetreiberin in Frankfurt beteiligt zu sein, eine Zusammenstellung von einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft machen lassen, welche fluglärmbezogenen Kosten der Stadt Raunheim z. B. jährlich aufgrund dieser demographischen und sozialstrukturellen Fehlentwicklung entstehen; wir liegen da im Jahr bei 1,6 Millionen Euro. Das ist eine 15.000-Einwohner-Kommune! D.h. wir müssen in der Tat auch sehen, was durch entsprechende Festsetzungen im Fluglärmschutzgesetz auf der Kostenseite der Kommunen passieren wird.

Der letzte Punkt, der auch damit zu tun hat, ist die strikte Verbindlichkeit, die Herr Gronefeld hier auch anmahnt. Da ziehe ich mit ihm gleich, was die Bauverbotsregelungen anbetrifft. Die können aber nur dann zu rechtfertigen sein, wenn man tatsächlich moderate Grenzwerte, die auch zukünftig belastbar sind, definiert und wenn man dafür sorgt, dass belastungsgerechte Berechnungsverfahren angewendet werden. Zu dem Punkt kommen wir aber nachher noch.

Stellv. Vorsitzende: Wir kommen dann zu den Themenpunkten 3 und 4. Wir haben noch ca. eine Stunde Zeit zur Verfügung. Es wäre schön, wenn wir noch einmal alle Fragen auf den Tisch legen könnten. Der erste ist der Herr Kollege Petzold.

Abg. Ulrich **Petzold** (CDU/CSU): Herzlichen Dank. Ich richte meine Fragen an Herrn Dr. Gronefeld. In den §§ 3, 7 und 15 des Artikels 1 ist die Anhörung beteiligter Kreise bei der Einrichtung von Lärmschutzbereichen und der Ermächtigung der Bundesregierung, dies per Rechtsverordnung zu regeln, angesprochen. Wie befriedigend ist das bisher gelöst, auch bei der Berücksichtigung konkurrierender Verbände, die wir ja durchaus haben? Wir haben ja die Situation, dass wir aus unterschiedlichen Regionen unterschiedliche Interessen haben. Was mir überhaupt aufstieß, war, dass betroffene Kommunen im Rahmen dieser Anhörung gar nicht angesprochen bzw. aufgerufen sind, sondern nur deren Verbände. Ist das an der Stelle zu kurz gegriffen?

Die zweite Frage: Alle Sachverständigen haben sich für eine restriktive Handhabung der baulichen Flächennutzung in den Schutzzonen ausgesprochen und gefordert, mindestens den Zustand des ersten Entwurfs herzustellen. Unbestritten ist, dass Kommunen durch höhere Steuereinnahmen bis hin zur Lohn- und Einkommensteuer durchaus von Flughäfen profitieren. Müsste hier ein anderer Ausgleich zwischen profitierenden und durch die Baubeschränkung negativ betroffenen Kommunen irgendwie geregelt oder angedacht werden?

Sv. Dr. Volker **Gronefeld**: § 15 des Gesetzentwurfs, den Sie angesprochen haben, ist - wie auch die Vorschriften, auf die dort Bezug genommen wird und auf die Sie Ihrerseits Bezug nehmen - § 51 des Bundes-Immissionsschutzgesetz-

zes (BlmSchG) nachgebildet; insofern könnte man sagen, die Bewertung ist bekannt. § 15 versucht dann auch noch zu präzisieren: „ein jeweils auszuwählender Kreis von Vertretern der Wissenschaft“ usw. Die Befürchtung, die wir haben, ist einerseits, dass, nachdem Kriterien notwendigerweise fehlen, wie das auszusuchen ist, dass der Kreis sehr groß werden wird und dass die Anhörung selbst, die darauf erfolgt, vielleicht eine Anhörung sein könnte, die über eine Materialsammlung nicht weiter hinauskommen kann, so dass man vielleicht doch sehen müsste, dass man den Kreis klein und effizient hält. Soweit unsere Überlegung. Die andere Seite ist selbstverständlich das Betroffenheitskriterium. Das steht mir auch vor Augen, dass die Betroffenen eine hervorgehobene Position haben, denn sie müssen ja, wie Herr Jühe das für die Gemeinde Raunheim vorgebracht hat, mit besonderem Gewicht zu Wort kommen. Ich hatte mir eigentlich überlegt, dass es ähnlich wie beim Vollzug des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Hand der vollziehenden Verwaltung liegt, entsprechend den Kreis der Beteiligten auszubilden und zu konzentrieren, so dass da auch das Betroffenheitselement eine Rolle spielen wird. Vielleicht gibt es ja dann auch so eine Art Verwaltungspraxis, nach welchen Grundsätzen ausgewählt wird, und das spielt sich dann ein.

Was die Frage eines Ausgleichs zwischen profitierenden und durch Baubeschränkungen negativ betroffenen Kommunen anbelangt, bin ich nicht besonders optimistisch, weil ein Ausgleich immer eine Bewertung voraussetzt. Wie soll das im Einzelnen alles monetarisiert werden? Es liegt nahe, hier nachzufragen, aber ich kann mir nicht vorstellen, dass man einen entsprechenden Ausgleich in vergleichsweise harmonischer, einvernehmlicher Weise herstellen können wird. Wenn ich überlege, wie derzeit bei Flughäfen mit verschiedenen Belegenheitsgemeinden das Steueraufkommen verteilt werden soll und wie dies diskutiert wird - und da sind wir noch in relativ konkreten Zusammenhängen, während wir hier in diesem Teil ja vielleicht nicht in konkret bemessbaren Zusammenhängen sind - habe ich Zweifel an einem entsprechenden Ausgleich. Ich meine fast, der vorliegende Gesetzentwurf hat schon so viele Besonderheiten und Schwierigkeiten, dass wir uns mit dieser Schwierigkeit nicht auch noch belasten sollten.

Abg. Marko **Mühlstein** (SPD): Bei der Frage der Berechnungsverfahren ist mir in den vergangenen Monaten in zahlreichen Diskussionen aufgefallen, dass vorwiegend die 100:100-Regelung und auch die Sigma-Regelung umstritten diskutiert wurden. Herr Guski, Sie hatten sich mit der Sigma-Regelung intensiv beschäftigt. Ich bitte Sie, Ihre Erkenntnisse daraus zu erläutern. Von Herrn Jühe wüsste ich gerne, wie sich die Sigma-Regelung, wie sie derzeit im Gesetzent-

wurf steht, auf die Situation vor Ort, also Frankfurt/Main, auswirken?

Sv. Prof. Dr. Rainer **Guski**: Der neueste Datensatz, den wir bekommen konnten; ist von Herrn Kastka vom Flughafen Frankfurt und stammt aus dem Jahr 1998. Wir haben dort die relevanten Belästigungs- und Störungsvariablen genutzt und mit Hilfe des DLR für ausgewählte Untersuchungsgebiete verschiedene Fluglärm-Berechnungsverfahren durchgeführt, u. a. die „Realverteilung“, die 100:100-Regelung, die Sigma-Regelung, Maximalmonat und noch ein paar andere. Nun muss man vorwegschicken, dass die Situation am Flughafen Frankfurt für die Untersuchung einer solchen Frage vielleicht nicht ideal ist und die Befragung selbst darauf damals keine Rücksicht genommen hat; sie hat einfach pauschal gefragt, wie schlimm es denn hier ist. Gleichwohl hätte man erwarten müssen, dass wenn eine Fluglärm-Berechnung, ein entsprechendes Berechnungsverfahren wesentlich besser als ein gängiges ist, dann der statistische Zusammenhang zwischen der Fluglärm-Belastung, berechnet nach xy-Verfahren, und Störungs-/Belästigungsvariablen, besser wird. Das haben wir leider in diesem Datensatz nicht gesehen, der Vergleich ist immer die so genannte Realverteilung. Man kann sagen, dass die Sigma-Regelung nach dem Datensatz genauso gut, aber auch nicht besser oder schlechter ist als die so genannte Realverteilung. Beim gleichen Datensatz hatte die 100:100-Regelung einen etwas schlechteren Zusammenhang zur Belastung, der Maximalmonat auch. Von daher kann man sagen, die Sigma-Regelung ist nicht besser und nicht schlechter. Sie führt sicher zu einer Vergrößerung des Schutzbereichs, was an sich für die Betroffenen wünschenswert ist; sie ist aber nicht gerade der größte Hit unter den Verfahren, die ich mir vorstellen kann. Insofern drücke ich es etwas vorsichtig aus: Die Sigma-Regelung ist nach diesem Datensatz akzeptabel, bringt aber keine riesigen Vorteile, was die Wirkungsvorhersage angeht.

Sv. Thomas **Jühe** (ADF): Herr Guski, die Erkenntnisse, auf die Sie sich beziehen, bauen auf einer Diplomarbeit und einer Re-Analyse eines Gutachtens von Kastka auf. Ich sage es ganz vorsichtig: Das trägt nicht ausreichend, um hier noch Einschätzungen abgeben zu können, ob die Realverteilung, die Sigma- oder die 100:100-Regelung die Betroffenheitssituation angemessen darstellt. Ich denke, wenn man sich konkrete Belastungssituationen vor Augen führt, wie sie am Frankfurter Flughafen, aber auch an anderen Flughäfen bestehen, wird sehr viel deutlicher, dass es auf jeden Fall erforderlich ist, bestimmte Belastungssituationen, wie sie real auftreten, als solche zu würdigen und für diese auch einen Schutz zu gewährleisten.

Ich habe vorhin als Beispiel genannt: 600 Überflüge, einer mit 77,1 dB am Tag und in der Nacht. Sie haben hier natürlich eine Belästigungswirkung, wenn das anhaltend ist, im medizinischen Bereich; da haben Sie ganz konkrete Störungen: Kommunikationsstörungen, Sie haben Unterrichtsstörungen. Stellen Sie sich nur einmal dieses Beispiel vor. Sie haben zehn Tage am Stück im Sommer den Anflug über den Schulen. Selbstverständlich sind die Fenster bei diesen Temperaturen geöffnet. Nach Realverteilung oder Sigma ergäbe sich für diesen Raum kein Schutzbedarf, d.h. die Schulräume müssten nicht geschützt werden, die Kommunikationsstörungen, die Unterrichtsstörungen sind da - niemand hier im Raum wird sagen, dass das kompensierbar ist, es sei denn, der Schulträger bzw. das zuständige Land würde dann mehr Unterricht für diese betroffenen Wohngebiete ermöglichen. Das ist nicht der Fall. Was die nächtlichen Störungen in solcher Folge anbetrifft, da hat sich z. B. Frau Griefahn schon geäußert. Sie sagt klar: Wenn eine Nacht gestört wird, dann bedarf es mindestens mehrerer Tage - sie hat es mit sieben Tagen gefasst -, die man braucht, um das kompensieren zu können. Das ist ihre Einschätzung dazu. Wenn Sie aber diese auftretende Betriebsrichtung en bloc haben, also zehn Tage am Stück, sind Sie nicht in der Lage, die Kompensation nächtlicher Schlafstörungen zu gewährleisten.

Kurzum: Solche Belastungssituationen sind so zu bewerten, wie sie auftreten, und dazu ist die 100:100-Regelung am besten geeignet. Wenn ich sage, hilfsweise eine Monatskonzeption, dann heißt das, dass, auf einen Zeitraum von z. B. den letzten zehn Jahre betrachtet, der lauteste Monat zur Bewertungsgrundlage gemacht wird. Damit ließen sich wenigstens die am stärksten betroffenen Wohngebiete angemessener schützen, die mit Sigma nicht erfasst sind.

Abg. Michael **Kauch** (FDP): Ich habe eine Frage zur Anleitung zur Berechnung. Einem zurückliegenden Gespräch entnehme ich, dass die Diskussion um die Grenzwerte so lange nicht aufhören wird - auch um die Wirkungen auf die Lärm-schutzzonen -, wie die neue Anleitung zur Berechnung nicht beschlossen sei. Ich hätte gerne von Herrn Jühe und Herrn Klapdor gewusst, wie sie zu dieser Aussage stehen und welche Auswirkungen sie sehen, welche möglichen Varianten es zur Anleitung der Berechnung geben könnte. Dann noch eine ergänzende Frage an die Bundesregierung: Wann gedenkt die Bundesregierung einen Beschluss hierzu zu fassen?

Sv. Thomas **Jühe** (ADF): In der Tat ergibt sich aufgrund des unterschiedlichen Typenmixes schon einmal allein - bezogen auf AzB 84, AzB 99 (AzB = Anleitung zur Berechnung von Lärm-schutzbereichen) - eine Differenz, d.h. wenn Sie derzeit mit der AzB 99 rechnen, erhalten Sie ge-

ringere Werte als mit der AzB 84. Beim Umweltbundesamt (UBA) ist eine Arbeitsgruppe eingerichtet worden, die sich über das Berechnungsverfahren verständigen soll.

Da wird auch der europäische Bezug hergestellt, Ecac Doc. 29. Es gibt derzeit aber noch die Schwierigkeit, dass z. B. die Flugzeughersteller bestimmte Angaben, die für das Verfahren über Ecac Doc. 29 erforderlich sind, nicht zur Verfügung stellen. Das ist ein Grund, warum man sicher noch etwas länger brauchen wird. Es gibt aber auch Gründe, die in der Komplexität der Materie liegen, und hier ist meine Bitte, dass man die Arbeitsgruppe nicht unter Zeitdruck setzt. Grundlage muss erst einmal sein, wie man berechnen will, und dann kann man die Grenzwertbestimmung vornehmen. Der Gesetzgeber sollte an dieser Stelle abwarten können, was die Arbeitsgruppe zustande bringt und ihr dafür angemessen Zeit lassen, ein in qualitativer Hinsicht ordentliches Produkt abzuliefern.

Abg. Michael **Kauch** (FDP): Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie dafür plädieren, die Verabschiedung des Fluglärmsgesetzes auszusetzen, solange die Anleitung zur Berechnung noch nicht verabschiedet ist?

Sv. Thomas **Jühe** (ADF): Ich empfehle Ihnen generell, das Fluglärmschutzgesetz nicht mit Eile zu betrachten, schon aufgrund der Ausführungen, die ich hinsichtlich der Komplexität der gesamten Angelegenheit gemacht habe. Es wird keine wesentliche Verzögerung darstellen, wenn das Ergebnis der Arbeitsgruppe abgewartet wird.

Sv. Wolfgang **Klapdor** (Flughafen Köln/Bonn): Die Fragen zur AzB sind eigentlich hier zutreffend beantwortet, weil der Typenmix ein ganz anderer geworden ist und jetzt noch Fragen des Bodenschalls hinzukommen. Das wird noch etwas dauern.

Ihr Plädoyer, dem Fluglärmschutzgesetz genug Zeit zu lassen, kann ich allerdings nur unter der Voraussetzung unterstützen, dass es so bleibt, wie es jetzt ist. Ich bin natürlich sehr für das, was Herr Dr. Paetow gesagt hat: die Verbindlichkeit der Werte festzusetzen, wobei er sich zu den einzelnen Werten natürlich nicht geäußert hat. Dieses Gesetz nützt uns aber eben nur dann etwas, wenn es uns auch Planungssicherheit bringt. Zur Frage der Realverteilung oder 100:100-Regelung, die Herr Jühe noch aufgeworfen hat. Er bringt da eine Argumentation, die die Ausnahme zur Regel macht. Ich weiß nicht, wie oft es diesen ungewöhnlichen Betriebsfall gibt; er dürfte jedenfalls die Ausnahme sein. Die Gerichte haben immer anerkannt, dass eine Realverteilung - zuletzt auch in der Entscheidung im Fall Düsseldorf -, wenn sie über 20 Jahre immer annähernd gleich gelaufen ist, die einzige wirkliche reale Basis, die

man hat; alles andere ist im Grunde eine Überziehung des Lärmschutzes.

- Die Ausschussvorsitzende übernimmt wieder den Sitzungsvorsitz. -

Vorsitzende: Für die Bundesregierung wird Herr Brüggemann antworten. - Bitte schön.

RDir Dr. Rudolf **Brüggemann** (BMU): Zur Erarbeitung des intergesetzlichen Regelwerkes zum Vollzug des Fluglärmschutzgesetzes ist klar, dass die Bundesregierung eine zeitnahe Ermöglichung des Vollzugs des neuen Gesetzes anstrebt. Insofern sind die Arbeiten am intergesetzlichen Regelwerk im Gange. Bei diesen technischen Regelwerken leistet das Umweltbundesamt wichtige Vorarbeiten. Von der Arbeitsgruppe Kostenschätzung war eben schon die Rede. Inhaltliche Eckpunkte der AzB sind u. a. in die Ergebnisse der Arbeitsgruppe Kostenschätzung bereits eingeflossen, denn für die Kostenschätzung waren auch Annahmen über das Berechnungsverfahren erforderlich. Insofern sind wichtige fachliche Eckpunkte diktiert. Das Bundesamt soll Mitte des Jahres inhaltliche Eckpunkte vorlegen. Diese müssen dann in die Form einer Rechtsverordnung gegossen und im üblichen Verfahren nach Abstimmung innerhalb der Bundesregierung und im Bundesratsverfahren sollen sie dann zeitnah erlassen werden.

Vorsitzende: Danke schön. Jetzt Herr Heilmann, bitte.

Abg. Lutz **Heilmann** (DIE LINKE.): Ein wesentliches Kriterium bei der Beurteilung des Gesetzesentwurfs sind die daraus entstehenden Kosten für die Flughäfen. Rot-grün ist auf diese Bedenken bereits weitgehend eingegangen. Die Geschichte der Referentenentwürfe ist eine der kontinuierlichen Abschwächungen; die Kosten belaufen sich nun, verteilt über zehn Jahre, auf nur wenige hundert Millionen Euro. Dies geht nach unserer Überzeugung eindeutig auf Kosten eines vorsorgenden Gesundheitsschutzes der Anwohnerinnen und Anwohner. Herr Samel, liegen Ihnen Erkenntnisse über die derzeit anfallenden Gesundheitskosten durch Lärmbelastungen im Umfeld von Flughäfen vor und wenn ja, in welcher Höhe treten sie auf?

Meine zweite Frage richte ich an Herrn Reh. Einige Sachverständige verweisen darauf, dass die Kostenfrage erst beurteilt werden kann, wenn die entsprechende Rechtsverordnung zu den Erstattungen und Entschädigungen vorliegt. Wo ist der Spielraum dieser Verordnung tatsächlich und wie bewerten Sie die bei der Berechnung des BMU-Referentenentwurfs von 2004 verwendeten Kostenansätze?

Sv. Dr. Alexander **Samel:** Über die Kosten kann z.Zt. wohl keiner eine Abschätzung vornehmen.

Ich hatte vorhin gesagt, dass es eine Studie gibt, wo man nach zehn Jahren vielleicht Anzeichen eines Herzinfarktes feststellen kann. Das ist eine epidemiologische Studie gewesen, die dann auch zu bestimmten Grenzwerten gekommen ist. Dazu bräuchte man wirklich, wenn man das von allen anderen Faktoren, die die Gesundheit beeinflussen - selbst wenn man das differenzieren könnte, müsste man eigentlich die Emission des Fluglärms über viele Jahre betrachten - infolge der EU-Richtlinie könnte man das vielleicht in 20 Jahren tun -, um dann sagen zu können, die Belastungen in diesen Gebieten sind so und so. Dann kann man vielleicht eine grobe Abschätzung vornehmen, aber zur Zeit ist das unmöglich.

Sv. Dr. Werner **Reh:** Es wäre in der Tat wünschenswert, wenn mit dem Gesetzeswerk auch die Berechnungsverfahren im Paket vorgelegt würden. Ich glaube, dass auch der Bundestag damit seine Schwierigkeiten hat, wenn ein Gesetz verabschiedet wird, wo anschließend gar nicht gesagt werden kann, ob die Lärmschutzbereiche größer werden oder nicht. Wir haben auch heute einige Beispiele gehört, wie die unterschiedlichen Verfahren bei den Betriebsrichtungen zu unterschiedlichen Ergebnissen führen. In der Begründung des Gesetzestextes steht, dass die Sigma-Regelung mit 20 bis 30 Prozent weniger Lärmschutzbereichen oder Flächen führen wird. Sie haben von Herrn Guski und Herrn Klapdor sehr unterschiedliche Bewertungen gehört. Ich denke, es ist wichtig, hier Klarheit und Sicherheit hineinzubringen, damit die Wirkungen des Gesetzes bei seiner Verabschiedung auch direkt beurteilt werden können. Die Manipulationsmöglichkeiten an diesen Stellen wie auch die Berechnungsverfahren - Sigma, 100:100, sind eben ganz erheblich unterschiedlich, und der Bundestag sollte darauf achten, dass das im Paket vorgelegt wird.

Kostenschätzungen, diese 600 bis 700 Millionen Euro, sind nach meinem Dafürhalten in der Tat die obere Kante, die man hat. Sie hatten schon 2004 nicht ganz gestimmt, weil man freiwillige Lärmschutzprogramme gar nicht eingerechnet hat. Beim Herunterrechnen der Kosten auf ein Flugticket hat man auch nicht beachtet, dass damit in den nächsten zehn bis 15 Jahren ein erhebliches Wachstum einhergeht. Deswegen kamen wir bei unserer Berechnung der Kosten auf 38 Cents. Anschließend wurden einige Veränderungen am Gesetz vorgenommen, die auch bedeuten, dass durch höhere Grenzwerte wie im Nachtschutz spätere Fristen oder Stichtage - siehe Geltung ab 2011, was die Nachtwerte und die neuen Flughäfen angeht, und generell auch die Frage, wie man entsprechend die Kosten schätzt. Das ist so, dass sie heute eigentlich deutlich unter 38 Cents liegen müssten. Das ist aber nicht entscheidend, weil ich denke, die Kostenfolgen sind nicht wirklich nicht mehr tragbar - das sagen wir alle, auch die Flughafenbetreiber. Entscheidend

ist, dass eine gute Schutzebene kommt und dass man dann offen der Bevölkerung oder den Flughäfen sagt, Leute, das kommt im allerhöchsten Fall auf einen Euro pro Flugticket. Ich denke, da ist kein Mensch nicht bereit, diese Kosten zu bezahlen.

Vorsitzende: Danke schön. Herr Kollege Herrmann, bitte.

Abg. Winfried **Hermann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte von Herrn Vill und Herrn Pless gerne wissen: Halten Sie die Art und Weise, die der Gesetzentwurf hinsichtlich der Art und Weise, der zeitlichen Streckung und auch der Länge vorschlägt, ferner auch die Unterscheidung zwischen zivilen und militärischen Entschädigungsregelungen für angemessen, auch für ökonomisch angemessen bezogen auf diese Gruppen - Flughafen einerseits und betroffene Anwohner andererseits? Vielleicht noch eine kleine Anhängselfrage an Herrn Vill: Was spart es dem Flughafen Frankfurt, dass die Frist auf das Jahr 2011 hinausgezögert wurde? Was würde es kosten, wenn die Frist früher ablief?

Sv. Walter **Vill** (Flughafen München): Bei neuen Ausbaumaßnahmen stellt sich natürlich die Frage, ob man die entsprechenden Schutzmaßnahmen erst nach Jahren realisieren kann. In der Planfeststellung wird eine einheitliche Entscheidung verlangt werden, die sich dann natürlich nach den gesetzlichen Maßgaben richten muss. Wichtig ist, dass durch die verschiedenen Realisierungsschritte, die hintereinander erfolgen, nicht unterschiedliche Kriterien angesetzt werden, d.h. man muss als Flughafenbetreiber die Sicherheit haben, dass der Schallschutz, den ich aktuell realisiere, dann tatsächlich auch den Gesamtanforderungen an den Schallschutz entspricht. Es ist das Wewering-Verfahren vorgeschlagen: erst den inneren Bereich schützen und dann die sich daran anschließenden Bereiche. In der Praxis ist es so, dass die Schallschutzanforderungen natürlich nicht sofort umgesetzt werden können, wenn wir auf die Anträge und die Mitwirkung der Beteiligten angewiesen sind. Das heißt also, einfach durch diese Tatsache ergibt sich in der Umsetzung denehin eine gewisse Verzögerung. Das war bei uns auch so, dass die Schallschutzprogramme deshalb über drei bis fünf Jahre gelaufen sind. Dazu, wie sich die Verlängerung der Frist auf das Jahr 2011 auf den Flughafen Frankfurt ausgewirkt hat, habe ich keine Daten.

Sv. Helmar **Pless**: Die zeitliche Streckung der Kostenerstattung ist auf keinen Fall angemessen. Sie geht massiv zu Lasten der Lärmbetroffenen. Betrachtet man das Scheibenmodell genauer, wird es teilweise bis zu 13 Jahre dauern, bis ein Anspruch tatsächlich realisiert ist. Wenn man sieht, dass der Lärmschutzbereich bis zu zwei

Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes erst vollzogen sein muss und dann noch die elf Jahre nimmt, die bei dem Maximalpegel-Kriterium als letzte Scheibe angesetzt sind, sind wir bei 13 Jahren. Dann müssen Anwohner, die teilweise schon seit 30 Jahren auf einen Erstattungsanspruch gewartet haben, noch einmal 13 Jahre warten. Das ist nicht zumutbar. Man kann den Stellungnahmen der Luftverkehrsseite ja auch entnehmen, dass es nicht praktikabel ist. Es ist eine bürokratische Regelung, mit der eigentlich keiner glücklich ist. Insofern sollte man da nachbessern. Ich bin nicht gegen eine grundsätzliche Idee der Streckung, aber auf diese Art und Weise auf keinen Fall. Es fällt auch hinter den Standard zurück, der sich teilweise aus der jetzigen Rechtsprechung ergibt. Für den Flughafen München z. B. ist die Außenbereichsentschädigung - es waren glaube ich Werte ab 64 oder 65 dBA - sofort zu leisten. Nach dem Gesetzentwurf würde man bei einem Wert von 64 dBA fünf bis sechs Jahre warten, bis man erst in die Gunst der Entschädigung des Außenwohnbereichs käme. Mit anderen Worten: Hier ist dringender Nachbesserungsbedarf.

Vorsitzende: Als nächstes Herr Kollege Hill, bitte.

Abg. Hans-Kurt **Hill** (Die Linke.): Herr Klapdor, an Sie richte ich folgende Frage: Die Kostenfolgen des Gesetzes für den Flughafenbetreiber sind ein wesentliches Kriterium für die Bewertung des Gesetzentwurfs. Sie und auch Herr Vill haben in weitgehend identischen Stellungnahmen ausgeführt, dass die Kosten gerade noch im tragbaren Bereich wären, was für uns heißt, dass sie wohl als nicht besonders tragisch angesehen werden. Zudem haben Sie beide darauf hingewiesen, dass die Kosten, die den Flughäfen aus dem Gesetz entstehen würden, nicht ohne weiteres auf die Passagiere umgelegt werden könnten. Wie kommen Sie zu dieser Aussage? Trifft es nicht zu, dass die Kosten nach den nach dem 1.9.2001 erheblich verschärften Sicherheitsbestimmungen auf die Passagiere umgelegt wurden und dass diese Kosten pro Passagier deutlich höher sind als die zu erwartenden Kostensteigerungen aufgrund des Fluglärmsgesetzes? Es wäre schön, wenn Sie etwas zur Höhe der Sicherheitskosten und wie sie auf die Passagiere umgelegt wurden, sagen könnten.

Dann hätte ich ergänzend zu den Ausführungen an Herrn Reh die Frage: Halten Sie die dabei verwendeten Entschädigungssätze für die de facto Nichtnutzbarkeit von Gärten und Balkonen auch angesichts der zum Teil erheblichen Wertverluste der Grundstücke für ausreichend?

Sv. Wolfgang **Klapdor** (Flughafen Köln/Bonn): Wir haben z. B. eine Flugpassagier-Sicherheitsgebühr von 62 Eurocent. Wir kämpfen mit den Airlines jeden Tag darum, dass die Kosten uns erstat-

tet werden. Zunächst haben die Airlines eine Erstattung abgelehnt, dann die Erstattung der Hälfte zugesagt, weil sie auch auf das Bundesverfassungsgericht gehofft hatten, ob das Luftverkehrsgesetz nicht verfassungswidrig ist. Nun ist es in Teilen verfassungswidrig, aber nicht unbedingt in diesem Bereich. Wir verhandeln und verhandeln über die Erstattung dieser Kosten - uns ist jetzt schon klar, dass die Airlines nicht alles erstatten werden, sondern es sind ermüdende Verhandlungen, die wir Tag für Tag führen. Das ist das eine. Dass die Airlines natürlich auch versuchen, die Flughäfen weiter über Bodenverkehrs-dienstverträge usw. kostenmäßig unter Druck zu setzen, gehört nicht hierhin. Ich sage noch einmal, aus der tagtäglichen Arbeit heraus: Das Kostenproblem ist jetzt nicht mehr das Entscheidende, sondern in der Kumulation zusammen - ob Bodenverkehrsdienst, Margenverfall, Sicherheitsgebühren, die nicht erstattet werden - früher sichere Einkünfte werden jetzt von den Airlines nur noch zu maximal 30, 40 Prozent erstattet. Alles das kommt zusammen, und irgendwann bricht der Esel einmal zusammen. Und in dieser Situation sind wir jetzt. Es ist ja auch nicht so, als hätten wir keinen Schallschutz gemacht. Ich sagte ja eben: 70, 75 Millionen haben wir schon verbaut! Die Situation ist ja so, dass die Flughäfen sehr viel tun. Insofern ist das eben die Grenze dessen, was wir gerade eben noch so ertragen können. Glauben Sie mal nicht, es sei so einfach, das an die Airlines weiterzugeben und die sagen dann, na gut, das bezahlen wir euch dann auch ... Das ist nicht so. Das ist vielleicht beim Flughafen Frankfurt noch so oder München, also bei den zentralen deutschen Flughäfen, aber bei uns mit Sicherheit nicht.

Sv. Dr. Werner **Reh**: Die Höhe der Entschädigung für die Nichtnutzbarkeit des Außenbereichs entbehrt jeglicher konkreten Grundlage. Es ist gut, dass es den Fortschritt gibt, dass die Nichtnutzbarkeit überhaupt in die Entschädigungsüberlegungen einbezogen wird. Allerdings sind 5.000 Euro mit Zuschlägen von 2.000 Euro Einmalzahlungen im Vergleich zu den Wertverlusten nicht einmal der Tropfen auf den heißen Stein. Wenn man überlegt, dass man Wertverluste von einem Drittel bis zur Hälfte bei einem Haus hat, das man gar nicht mehr verkaufen kann, kommen ganz andere Beträge zusammen, dann ist man in Hunderttausenderbereichen. Es gibt eine Studie, die gerade auch die Wertverluste am Flughafen Schönefeld künftig schätzt, da ist zu sehen, dass es genau in diese Größenordnungen geht, dass man ein Drittel bis zur Hälfte an Wertverlusten hat. Dass man das nicht ersetzen kann, ist klar; allerdings muss man an die Entschädigungssätze herangehen. Man kann es nicht bei diesen Trostpflaster-Zahlungen belassen.

Vorsitzende: Vielen Dank. Herr Kollege Petzold hat sich zu Wort gemeldet - bitte schön.

Abg. Ulrich **Petzold** (CDU/CSU): Herzlichen Dank, Frau Vorsitzende. - Wir hatten im ersten Gesetzentwurf, der uns vorlag, noch eine Nachtschutzzone 2. Diese Nachtschutzzone 2 bezog sich ganz wesentlich auf die Bauleitplanung. Herr Vill und Herr Dr. Gronefeld, wäre es sinnvoll oder andenkenswert, wenigstens für diese Bauleitplanung wieder eine solche Nachtschutzzone 2 in Erwägung zu ziehen? Müsste man hier Überlegungen anstellen?

Sv. Walter **Vill** (Flughafen München): Ich hatte vorhin schon vorgeschlagen, in diese Richtung zu denken. Insofern kann ich nur sagen: Ja, es wäre eine zielführende Überlegung. Vor allen Dingen würde sie bei zukünftigen Ausbauvorhaben sicherstellen, dass die Bereiche, die automatisch zur Schutzzone 1 würden, besonders vorsorgend geschützt werden. Das muss man im Hinterkopf behalten, dass auch zukünftige Entwicklungen der Flughafenszene mit abgedeckt sein müssen. Es wäre also eine vorausschauende Maßnahme.

Sv. Dr. Volker **Gronefeld**: Alles, was der Vermeidung zukünftiger Nutzungskonflikte dient, ist uns willkommen. Dazu zählt natürlich auch die Nachtflugzone 2. Das von Ihnen angesprochene Thema weist deutlich darauf hin, dass dieses Gesetz janusköpfig ist, zwei Gesichter hat. Auf der einen Seite zielt es in die Richtung Siedlungssteuerung und auf der anderen Seite Richtung Fachplanung, und der Spagat in diese Richtung wird natürlich immer größer.

Abg. Marko **Mühlstein** (SPD): Meine Frage geht an Herrn Klapdor. Wir haben vorhin, auf die Ausführungen von Herrn Hermann folgend, gehört, dass es vielfach Kritik am Entschädigungsverfahren gibt, auch in den schriftlichen Stellungnahmen, es sei zu kompliziert und nicht umsetzbar. Stimmen Sie der Meinung von Herrn Vill zu, die Staffelung von 13 Jahren nicht so zu belassen, sondern sie zu vereinfachen und letztendlich auch für alle nachvollziehbar zu machen?

Sv. Wolfgang **Klapdor** (Flughafen Köln/Bonn): Ich versuche das schon die ganze Zeit klar zu machen: Wenn wir diese Planungssicherheit hätten und den Verweis auf das Luftverkehrsgesetz, so dass wir in rasonablen Zeiten - ohne dieses Cis-Gutachten - die Genehmigung erhielten, wären die Flughäfen sicher bereit, darüber mit sich reden zu lassen. Aber so, wie das hier läuft, wo die wirtschaftlichen Dinge sehr wenig betrachtet werden, kann ich nur sagen: dann lieber staffeln. Wenn wir aber richtige Planungssicherheit bekämen, würden wir sicherlich mit uns darüber reden lassen.

Vorsitzende: Vielen Dank. Als nächstes Herr Kollege Hermann.

Abg. Winfried **Hermann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte zur Frage der Umlage der Entschädigung nachhaken. Meine Fraktion war auch an diesem Gesetzentwurf beteiligt, und wir haben uns schon Gedanken gemacht: Wie kann man den Konflikt, dass es auf der einen Seite Menschen gibt, die dort leben und Spaß daran haben, auf der anderen Seite aber auch Menschen, die darunter leiden. Da kann man einen materiellen Ausgleich suchen und finden. Das Ziel ist nicht, um es vorweg zu sagen, die Flugwirtschaft oder die Fluggesellschaft zu schädigen, sondern eine Regelung zu finden, dass diejenigen, die durch das Fliegen einen Vorteil haben, sich an der Entschädigung derer beteiligen, auf deren Rücken oder Köpfen das ausgetragen wird. Die Frage ist doch, die Entschädigungssumme insgesamt mit der Staffel ist ja relativ gering, gemessen an all dem, was sie tragen: den Wachstumsraten, den Ticketpreisen, die seit Jahrzehnten schon gefallen sind. Schwierig wird es nur, wenn man es rein betriebswirtschaftlich zwischen den Gesellschaften rechnet. Wenn ich das aber bezogen auf den Ticketpreis nehme, gemessen an der allgemeinen Kostenentwicklung, ist es kein Problem. Da ist dann nur die Frage: Kann ich es richtig umlenken? Meine Frage dazu an Herrn Klapdor und Herrn Vill: Wäre es für Sie besser geregelt, wenn im Gesetz klargestellt würde, dass die Kosten der Entschädigung in einem Umlageverfahren den Ticketnutzern zugeschlagen werden - dass es also nicht zwischen den Gesellschaften geregelt werden muss, sondern dass selbstverständlich ist, dass der Flughafen das zurückbekommt?

Sv. Wolfgang **Klapdor** (Flughafen Köln/Bonn): Das führt dann wiederum zu einer Verteuerung des Luftverkehrs, das muss man klar sehen. Aus meiner Sicht als Flughafen kann ich nur sagen, ich kann das gerade noch tragen, was jetzt im Moment für diese Zeiträume vorgesehen ist. So viel verdienen wir nicht. Wir müssen unsere Investitionen selbst erwirtschaften, und wir müssen Perspektiven haben.

Noch einmal: Der Luftverkehr wird dann verteuert, wenn der Ticketnutzer direkt belastet wird.

Abg. Winfried **Hermann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Eventuell haben Sie mich falsch verstanden. Ich will ja nicht, dass Sie praktisch nichts verdienen. Es geht darum, wenn wir einen Euro an Kosten annehmen und das gesetzlich regeln - ja oder nein.

Sv. Wolfgang **Klapdor** (Flughafen Köln/Bonn): Darauf werden Sie von mir keine Antwort bekommen, weil ich ganz andere Voraussetzungen habe und ganz andere Dinge regeln muss. Ich muss meine Genehmigung haben, meine Planbarkeit

für die Airline, die muss wissen, dass sie bei uns fliegen kann - das sind meine Probleme und nicht die Frage, wer jetzt den einen Euro bezahlt.

Abg. Winfried **Hermann** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Es kann doch nicht sein, dass Sie auf unterschiedliche Fragen immer dieselbe Antwort geben. Ich meine, dann muss man Sie nicht mehr fragen. Herr Vill, bitte.

Sv. Walter **Vill** (Flughafen München): Wenn die Kostenbelastung materiell nicht geändert wird, finde ich den Vorschlag ganz interessant. In der Tat ist es aber so, wie Herr Klapdor sagt: Im Moment ist es ein System, das uns die Weiterreichung von Kosten nur an Airlines erlaubt und genau diesen Diskussionsprozess voraussetzt, d.h. wir haben heute an unseren Flughäfen nicht mehr kostenbezogene Flugpreise, sondern Marktpreise, und die sind eben nur in einem bestimmten Umfang durchsetzbar. Insofern überlegenswert - wir haben bei den Luftsicherheitsentgelten ja auch das Problem der Umlegung gehabt, weil im Gesetz nichts darüber steht und aufgrund dessen dann diese schwierige Diskussion geführt, weil die Airlines natürlich sagen: Warum legt ihr das um, ihr müsst das doch selber tragen. Das vielleicht zum materiellen Gehalt.

Wenn man über Kosten redet, sollte man vielleicht noch einmal zurückschauen, für was sie anfallen. Es wurde sehr viel über die Schutzgeldhöhe gesprochen. Eins ist noch nicht diskutiert worden: das Thema Außenwohnbereichsentschädigung. Dort sieht der Gesetzentwurf anders als das Fluglärmschutzgesetz heute - im Gesetzentwurf gibt es gar nichts dazu, sondern das alte Fluglärmschutzgesetz - vor, dass ab 60 dBA bei Neubauten und geänderten Flughafenanlagen gleichlautend mit der Tagschutzzone 1 Entschädigungen für die Außenwohnbereichsnutzung zu zahlen sind. Bislang war es so, dass in den Planfeststellungsbeschlüssen ab 65 dBA vorgesehen waren. Hier ist der Punkt, wo der Gesetzentwurf ganz deutlich von der bisherigen Praxis abweicht und weit darüber hinausgeht, und da ließen sich die Kostenfolgen für die Flughäfen - ohne, dass da materiell große Einbußen gegenüber dem Schutzbedarfsgedanken eintreten würden - deutlich reduzieren.

Vorsitzende: Frau Kollegin Dött, bitte.

Abg. Marie-Luise **Dött** (CDU/CSU): Wir sprechen gerade über Kosten und Entschädigungskosten generell und wie sie Deutschland im internationalen Wettbewerb da aufgestellt ist. Haben Sie eine Vorstellung - ich würde das gerne Herrn Gronefeld und Herrn Vill fragen -, wie das in anderen europäischen Ländern gehandhabt wird? Und ist es sinnvoll, davon etwas zu übernehmen oder nicht, um wenigstens in Europa zumindest im Kostenbereich einigermaßen wettbewerbsfähig zu sein?

Sv. Dr. Volker **Gronfeld**: Ich kann dazu konkret wenig Erfahrungsmaterial beitragen. Ich kann mir durchaus vorstellen, dass es Länder gibt, die das in entsprechender Weise abwälzen. Es ist schlichtweg die Frage, ob Sie das Instrumentarium dafür bereitstellen oder ob Sie in Streitigkeiten versinken, was dieses Umlagesystem betrifft. Wir haben das bei den Sicherheitsdingen erlebt und würden es in diesem Zusammenhang wieder erleben, denn nicht die Flughäfen stellen die Tickets aus, sondern andere, und die müssen sich sozusagen als Pferd zur Verfügung stellen. Ganz grundsätzlich kann ich mir aber schon vorstellen, dass sich das insgesamt auf die Attraktivität der Plätze auswirken wird, das ist gar keine Frage.

Sv. Walter **Vill** (Flughafen München): Die Handhabung ist meines Wissens sehr unterschiedlich. Meistens werden die Entgelte jedoch über die Ticketseite weitergereicht, d.h. die Airlines bezahlen sie. Interessant ist eine Variante, die es in vielen Ländern gibt: Die öffentliche Hand übernimmt diese Kosten. Bei den Sicherheitskosten ist es so und zum Teil auch bei den Lärmschutzkosten. Das haben wir aber noch gar nicht vorgeschlagen.

Vorsitzende: Es liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Kann ich davon ausgehen, dass unser Fragebedarf für heute gedeckt ist? - Gut, dann sind wir am Ende unserer heutigen öffentlichen Anhörung. Ich bedanke mich ganz herzlich bei den Sachverständigen, die uns zur Beantwortung unserer Fragen zur Verfügung standen - Beifall -, und ich denke, Sie haben uns genug Stoff mit auf den Weg für die kommende Auswertung gegeben. Ich schließe die heutige Anhörung und wünsche Ihnen einen schönen Tag. Auf Wiedersehen!

Ende der Sitzung: 15:10 Uhr

-bg-



Eva Bulling-Schröter, MdB
Stellvertretende Vorsitzende



Petra Bierwirth, MdB
Vorsitzende

Personenindex

Bierwirth, Petra (SPD) 1, 33
Bulling-Schröter, Eva (DIE LINKE.) 1, 17, 33
Dött, Marie-Luise (CDU/CSU) 22, 32
Heilmann, Lutz (DIE LINKE.) 12, 17, 29
Hermann, Winfried (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) 13, 16, 21, 30, 31, 32
Hill, Hans-Kurt (DIE LINKE.)
Kauch, Michael (FDP) 11, 12, 15, 16, 20, 21, 28
Liebing, Ingbert (CDU/CSU) 23, 24
Mühlstein, Marko (SPD) 10, 19, 24, 27, 31
Petzold, Ulrich (CDU/CSU) 10, 14, 18, 25, 26, 31