

BUNDESRAT

Stenografischer Bericht

939. Sitzung

Berlin, Freitag, den 27. November 2015

Inhalt:

Begrüßung des Bundespräsidenten, Joachim Gauck	445 B	b) Verordnung zur Verwaltung des Strukturfonds im Krankenhausbereich (Krankenhausstrukturfonds-Verordnung – KHSFV) (Drucksache 532/15)	456 C
Begrüßung des Präsidenten des Bundesrates der Republik Österreich, Gottfried Kneifel, und einer Delegation	445 B	Barbara Steffens (Nordrhein-Westfalen)	456 C
Gedenken an die Opfer der Terroranschläge von Paris	445 C	Cornelia Prüfer-Storcks (Hamburg)	458 A
Gedenken an Altbundeskanzler Helmut Schmidt	446 A	Cornelia Rundt (Niedersachsen)	459 A
Zur Tagesordnung	446 D	Annette Widmann-Mauz, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Gesundheit	460 B
1. Ansprache des Bundespräsidenten:		Lucia Puttrich (Hessen)	475*A
25 Jahre – 16 Länder im Bundesrat	447 A	Beschluss zu a): Kein Antrag gemäß Artikel 77 Absatz 2 GG	461 A
Präsident Stanislaw Tillich	447 A	Beschluss zu b): Zustimmung gemäß Artikel 80 Absatz 2 GG	474*B
Bundespräsident Joachim Gauck	448 B	5. Gesetz zur Verbesserung der Hospiz- und Palliativversorgung in Deutschland (Hospiz- und Palliativgesetz – HPG) (Drucksache 519/15)	461 A
2. Zweites Gesetz zur Änderung agrarmarktrechtlicher Bestimmungen (Drucksache 515/15)	456 C	Barbara Steffens (Nordrhein-Westfalen)	461 B
Beschluss: Zustimmung gemäß Artikel 80 Absatz 2 i.V.m. Artikel 87 Absatz 3 Satz 2 GG	473*D	Lucia Puttrich (Hessen)	462 C
3. Gesetz zur Neuorganisation der Zollverwaltung (Drucksache 517/15)	456 C	Annette Widmann-Mauz, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Gesundheit	463 B
Beschluss: Kein Antrag gemäß Artikel 77 Absatz 2 GG	474*A	Dr. Marcel Huber (Bayern)	477*A
4. a) Gesetz zur Reform der Strukturen der Krankenhausversorgung (Krankenhausstrukturgesetz – KHSG) (Drucksache 518/15)	456 C	Ulrike Höfken (Rheinland-Pfalz)	477*B
		Beschluss: Kein Antrag gemäß Artikel 77 Absatz 2 GG – Annahme einer Entschliebung	464 D
		6. Gesetz zur Verlängerung der Befristung von Vorschriften nach den Terrorismusbekämpfungsgesetzen (Drucksache 520/15)	456 C
		Beschluss: Kein Antrag gemäß Artikel 77 Absatz 2 GG	474*A

7. Siebtes **Besoldungsänderungsgesetz** (7. BesÄndG) (Drucksache 521/15) . . . 456 C
Beschluss: Kein Antrag gemäß Artikel 77 Absatz 2 GG 474*A
Tarek Al-Wazir (Hessen) 455 B
Ulrike Höfken (Rheinland-Pfalz) . . . 473*A
Mitteilung zu a) und b): Überweisung an die zuständigen Ausschüsse 456 B
8. Zweites Gesetz zur **Änderung des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb** (Drucksache 522/15) 456 C
Beschluss: Kein Antrag gemäß Artikel 77 Absatz 2 GG 474*A
9. Gesetz zur **Strafbarkeit der geschäftsmäßigen Förderung der Selbsttötung** (Drucksache 544/15) 465 A
Cornelia Rundt (Niedersachsen) . . . 478*B
Prof. Dr. Angela Kolb (Sachsen-Anhalt) 478*D
Beschluss: Kein Antrag gemäß Artikel 77 Absatz 2 GG 465 A
10. Gesetz über die Feststellung des Wirtschaftsplans des ERP-Sondervermögens für das Jahr 2016 (**ERP-Wirtschaftsplan-gesetz 2016**) (Drucksache 523/15) 456 C
Beschluss: Kein Antrag gemäß Artikel 77 Absatz 2 GG 474*A
11. Gesetz zur Auswahl und zum **Anschluss von Telekommunikationsendgeräten** (Drucksache 524/15) 456 C
Beschluss: Kein Antrag gemäß Artikel 77 Absatz 2 GG 474*A
12. Gesetz zu dem Übereinkommen vom 29. Juni 2015 zur **Gründung der Asiatischen Infrastruktur-Investitionsbank** (Drucksache 525/15) 456 C
Beschluss: Zustimmung gemäß Artikel 105 Absatz 3 GG 473*D
13. Gesetz zur Änderung vom 10. Dezember 2014 des Übereinkommens vom 27. Juni 1980 zur **Gründung des Gemeinsamen Fonds für Rohstoffe** (Drucksache 526/15) 456 C
Beschluss: Zustimmung gemäß Artikel 105 Absatz 3 GG 473*D
14. a) Entwurf eines Gesetzes zum besseren **Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm** – gemäß Artikel 76 Absatz 1 GG – Antrag der Länder Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Hessen gemäß § 36 Absatz 2 GO BR – (Drucksache 550/15)
- b) Entschließung des Bundesrates **„Lärmschutz an Schienenwegen verbessern“** – Antrag der Länder Rheinland-Pfalz und Hessen gemäß § 36 Absatz 2 GO BR – (Drucksache 551/15) . . 452 A
Malu Dreyer (Rheinland-Pfalz) . . . 452 B
Dr. Gisela Splitt (Baden-Württemberg) 454 A
15. Entschließung des Bundesrates zum Entwurf einer Verordnung zur **Änderung von Arbeitsschutzverordnungen** – Antrag der Länder Brandenburg, Thüringen und Bremen, Schleswig-Holstein – (Drucksache 531/15) 467 C
Diana Golze (Brandenburg) 467 C
Beschluss: Die Entschließung wird gefasst 468 B
16. Entschließung des Bundesrates zum **Verbot der ganzjährigen Anbindehaltung von Rindern** – Antrag des Landes Hessen gemäß § 36 Absatz 2 GO BR – (Drucksache 548/15) 468 C
Priska Hinz (Hessen) 468 C
Mitteilung: Überweisung an den Ausschuss für Agrarpolitik und Verbraucherschutz 469 A
17. Entschließung des Bundesrates – **Einführung einer Kfz-Steuerbefreiung** nach § 3 Nr. 7 Satz 1 Buchst. a KraftStG für landwirtschaftliche Fahrzeuge, die zur Pflege von Streuobstwiesen und für andere landschaftspflegerische Maßnahmen eingesetzt werden – Antrag des Landes Baden-Württemberg gemäß § 23 Absatz 3 i.V.m. § 15 Absatz 1 und § 36 Absatz 2 GO BR – (Drucksache 546/15) 469 A
Peter Friedrich (Baden-Württemberg) 480*A
Mitteilung: Überweisung an die zuständigen Ausschüsse 469 B
18. Entschließung des Bundesrates zur weiteren **Optimierung des Asylverfahrens** – Antrag des Freistaates Sachsen – (Drucksache 508/15)
Mitteilung: Absetzung von der Tagesordnung 446 D
19. Entschließung des Bundesrates zum Erfordernis einer **Regionalisierungskomponente für die Ausschreibung bei Wind an Land** – Antrag der Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Thüringen – (Drucksache 511/15) 469 B
Dr. Marcel Huber (Bayern) 480*C
Dieter Lauinger (Thüringen) 481*A
Cornelia Rundt (Niedersachsen) . . . 482*A
Ulrike Höfken (Rheinland-Pfalz) . . . 482*D
Beschluss: Annahme der Entschließung in der festgelegten Fassung 469 C

Präsident Stanislaw Tillich

(A) den daraus erkennbaren Respekt vor unserer Arbeit als Bundesrat recht herzlich bedanken. Danken möchte ich auch für Ihren Ausblick und Ihr Bekenntnis zum Föderalismus.

Ich wäre ein schlechter Sachse, wenn ich nicht auch Kästner parat hätte – das sage ich allen Kritikern des Föderalismus und mit einem gewissen Augenzwinkern auch zur Bank der Bundesregierung –: „Auch aus Steinen, die Dir in den Weg gelegt werden, kannst Du etwas Schönes bauen.“

(Heiterkeit)

Danke schön, Herr Bundespräsident!

(Beifall – Fototermin Bundespräsident Joachim Gauck mit Präsident Stanislaw Tillich, Vizepräsidentin Malu Dreyer und Vizepräsident Volker Bouffier vor dem Ste-nografentisch – Bundespräsident Joachim Gauck: Herzlichen Dank und auf Wiedersehen!)

(Kurze Sitzungspause)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich habe die Gelegenheit wahrgenommen, den Bundespräsidenten zu verabschieden. Wir setzen die 939. Sitzung des Bundesrates fort.

Ich rufe, wie vereinbart, Tagesordnungspunkt 14 a) und b) auf:

(B) a) Entwurf eines Gesetzes zum besseren **Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm** – Antrag der Länder Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg, Hessen gemäß § 36 Absatz 2 GO BR – (Drucksache 550/15)

b) **Entschließung des Bundesrates „Lärmschutz an Schienenwegen verbessern“** – Antrag des Landes Rheinland-Pfalz gemäß § 36 Absatz 2 GO BR – (Drucksache 551/15)

Dem Antrag unter **Punkt 14 b)** ist **Hessen beigetreten**.

Mir liegen Wortmeldungen vor. Ich erteile zuerst der Ministerpräsidentin des Landes Rheinland-Pfalz, Malu Dreyer, das Wort. Bitte schön.

Malu Dreyer (Rheinland-Pfalz): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Kollegen und Kolleginnen! Die Verbesserung des Schutzes der Bevölkerung vor Verkehrslärm ist ein wichtiges Anliegen der Verkehrs- und Umweltpolitik meiner Landesregierung.

Die Belastungsgrenze der Bevölkerung ist beim Verkehrslärm in vielen Fällen schon lange weit überschritten. Das betrifft viele Menschen im direkten und weiteren Umfeld der großen deutschen Verkehrsflughäfen, aber auch entlang der wichtigen Trassen für den Schienengüterverkehr, zum Beispiel im Mittelrheintal.

Ich freue mich daher, dass ich Ihnen heute gemeinsam mit meinen Kolleginnen und Kollegen aus Baden-Württemberg und Hessen eine Initiative für ein Gesetz zum besseren Schutz der Bevölkerung vor

(C) Fluglärm vorstellen kann. Fluglärmschutz geht uns alle an. Daher ist es unser Ziel, Fluglärm generell zu reduzieren und nicht nur auf die Vermeidung von unzumutbarem Fluglärm hinzuwirken.

Doch auch der Schienenverkehrslärm, insbesondere von Güterzügen, beeinträchtigt die Lebensqualität und die Gesundheit vieler Menschen. Die Landesregierung von Rheinland-Pfalz setzt sich mit Nachdruck dafür ein, dass die Bahnlärmbelastung der betroffenen Menschen spürbar reduziert wird. Um dieser Forderung weiter Nachdruck zu verleihen, bringen wir einen Entschließungsantrag zur Verbesserung des Lärmschutzes an Schienenwegen ein.

Ich freue mich, dass das Land Hessen unserem Entschließungsantrag beigetreten ist, und würde mich über weitere Unterstützer freuen.

Bevor ich Ihnen unsere Initiativen zum Fluglärm und zum Schienenlärm erläutere, lassen Sie mich feststellen: Nicht erst seit der aktuellen Veröffentlichung der Lärmwirkungsstudie NORAH Ende Oktober 2015 wissen wir um die Auswirkungen von Verkehrslärm auf die betroffenen Menschen. Verkehrslärm beeinträchtigt nicht nur die Lebensqualität und die Gesundheit vieler Menschen, sondern auch das Lernverhalten von Kindern. Verkehrslärm erhöht insbesondere das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Die Ergebnisse der Studie machen deutlich, dass der gesetzliche Schutz der Betroffenen unbedingt verbessert werden muss. Die Rheinland-Pfälzische Landesregierung setzt sich seit Jahren auf unterschiedlichen Ebenen beharrlich dafür ein, die belastenden Auswirkungen des Verkehrslärms auf ein verträgliches Maß zu begrenzen und damit den Menschen zu helfen. (D)

Unser aller Ziel – damit meine ich die Vertreter der Verkehrswirtschaft und die Verantwortlichen auf Bundes- und Landesebene – muss eine Reduzierung der hohen Lärmbelastung sein, die von Flughäfen und Schienenwegen vor allem in dicht besiedelten Gebieten ausgeht. Es ist unsere Aufgabe, eine Trendwende bei der Verkehrslärmbelastung für die Bürger und Bürgerinnen einzuleiten.

Aber ich sage auch: Dies soll nicht gegen die wirtschaftlichen Interessen der Verkehrs- und Logistikwirtschaft gerichtet sein. Es geht vielmehr darum, auch in Zukunft eine von einer möglichst breiten Mehrheit getragene Akzeptanz des Luft- und Schienenverkehrs zu erhalten.

Rheinland-Pfalz hat bereits mehrere Gesetzes- und Entschließungsanträge zur Verbesserung des Verkehrslärmschutzes in den Bundesrat eingebracht. So konnte zum Beispiel 2013 erreicht werden, dass der sogenannte Schienenbonus abgeschafft und die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Hauptstrecken des Bundes von den Kommunen auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen wird. Drei Jahre vorher hat die Rheinland-Pfälzische Landesregierung maßgeblich an einer Entschließung mitgewirkt, die auf die europäischen Vorschriften für den Fahrzeuglärm wie auch auf ein lärmabhängiges Trassenpreissystem abzielte.

Malu Dreyer (Rheinland-Pfalz)

(A) Sosehr ich mich über diese bereits erreichten Teilerfolge freue, so muss ich gleichzeitig feststellen, dass der Bund unsere Initiativen zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm nicht zum Anlass genommen hat, gesetzgeberische Maßnahmen auf den Weg zu bringen.

Im Einzelnen zunächst zum Fluglärmschutz!

Wichtigstes Anliegen der Gesetzesänderung ist es, Luftfahrtbehörden und Flugsicherungsorganisation zu verpflichten, den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm insgesamt stärker zu berücksichtigen. Mit der Gesetzesinitiative soll eine deutliche Aufwertung des Fluglärmschutzes erfolgen. In lärmsensiblen Zeiten – wie am frühen Morgen und am späten Abend – muss der Lärmschutz Vorrang haben. Bei der Festlegung von Flugrouten, aber auch bei Einzelfreigaben ist der Fluglärm verstärkt zu gewichten.

Zum zweiten Schwerpunkt der Initiative, der Öffentlichkeitsbeteiligung!

Nach der derzeitigen Rechtslage haben die betroffenen Anwohner und Anwohnerinnen bei neuen oder wesentlich geänderten Flugrouten keine Möglichkeit, sich in das Verfahren einzubringen. Eine direkte Beteiligung der betroffenen Bürger und Bürgerinnen findet nicht statt. Abgesehen von der Beteiligungsmöglichkeit im zeitlich vorgelagerten Planfeststellungsverfahren werden die betroffenen Kommunen lediglich als Mitglieder der Fluglärmkommission beteiligt. Da Flugrouten darüber entscheiden, über welchen Gebieten welche Fluglärmbelastung entsteht, ist dies so nicht akzeptabel.

(B) Mit dem Gesetzesantrag soll deshalb eine Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Festlegung und wesentlichen Änderung von Flugrouten eingeführt werden. Alle Betroffenen – Gemeinden, Träger öffentlicher Belange und Bürger und Bürgerinnen – sollen einbezogen werden und die Arbeit der Fluglärmkommission als Beratungsorgan ergänzen.

Zum dritten Bereich, dem Kunstflug!

Fluglärm wird nicht allein durch Passagier- und Frachtmaschinen verursacht. Lärmbelästigungen entstehen auch durch Kunstflieger, die gerade in lärmsensiblen Zeiten wie an Wochenenden trainieren. Daher soll zukünftig Kunstflug mit motorisierten Luftfahrzeugen nicht mehr unter 600 Metern Flughöhe und nur noch in einem Abstand von mehr als 2 Kilometern von der nächstgelegenen Wohnbebauung zulässig sein. Das verbessert ebenso die Sicherheit.

Meine sehr verehrten Kollegen und Kolleginnen, nun zur zweiten Initiative, dem Entschließungsantrag zur Verbesserung des Lärmschutzes an Schienenwegen!

Für uns hat die Analyse der Ausgangslage ergeben: Die bestehenden Regelungen reichen nicht aus, um die Bevölkerung angemessen vor Schienenverkehrslärm zu schützen. Dies gilt insbesondere für ältere Strecken in der Nähe von Wohnhäusern, wenn dort Güterzüge verkehren – man müsste fast sagen: rattern. Das ist zum Beispiel im Mittelrheintal der

(C) Fall. Das Mittelrheintal ist eine der am stärksten durch Schienengüterverkehrslärm belasteten Regionen in Deutschland, vermutlich in Europa. Für die Menschen, die dort leben, ist das eine große und zunehmend unerträgliche Belastung.

Gleichzeitig gibt es Prognosen, nach denen der Güterverkehr auf der Schiene weiter zunehmen soll. Eigentlich wollen wir alle das. Der Transport von Gütern auf dem umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene ist natürlich begrüßenswert. Doch wird es, wenn wir die Rahmenbedingungen nicht ändern, zu weiteren Lärmbelastungen an den Trassen, aber auch zu Kapazitätsengpässen auf vielbefahrenen Abschnitten kommen. Eine deutliche Kapazitätsausweitung und damit eine Entlastung des Mittelrheintals wäre nur durch den Bau einer neuen Güterverkehrsstrecke zu erreichen, die von Rheinland-Pfalz und Hessen gefordert wird. Parallel dazu sind Verlagerungen auf andere Strecken im In- und Ausland verstärkt in Betracht zu ziehen.

Der schnellste Fortschritt zur Verminderung des Lärms ist jedoch mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen zu erreichen. Im Entschließungsantrag fordern wir daher ein Fahrverbot für laute Güterzüge ab 2020 und unterstützen die entsprechenden Pläne der Bundesregierung.

Eine Umrüstung auf lärmindernde Bremsen muss so schnell wie möglich erfolgen. Wenn wir die Menschen wirklich vor gesundheitsschädigendem Lärm schützen wollen, führt auch an baldigen Betriebsbeschränkungen von Güterwagen mit Graugussklotzbremsen kein Weg vorbei. Wir halten es für erforderlich, dass der Umrüstungsgrad – wie im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD angekündigt – 2016 evaluiert wird und an hochbelasteten Streckenabschnitten ordnungsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden, wenn nicht 50 Prozent aller Züge umgerüstet sind. (D)

Die Beschaffenheit von Güterwagen wird allerdings überwiegend europäisch geregelt, so dass wir die Bundesregierung bitten, sich auf der europäischen Ebene dafür einzusetzen, dass neben direkten Betriebsbeschränkungen Anreizsysteme geschaffen werden, wie ein lärmabhängiges Trassenpreissystem, die die Umrüstung von Güterwagen vorantreiben.

Die Überlegungen der EU-Kommission, ein Durchfahrtsverbot für laute Güterwagen über das Jahr 2020 hinaus weiter zu verzögern, lehnen wir entschieden ab. Wir fordern die Bundesregierung auf, diesen Plänen in Brüssel entgegenzutreten.

Um die Wirksamkeit von Lärmschutzmaßnahmen dauerhaft überwachen zu können, wird in dem Entschließungsantrag zudem die Forderung erhoben, ein bundesweites Lärmmonitoring einzuführen.

Meine sehr verehrten Herren und Damen, nicht nur die Menschen im besonders belasteten Mittelrheintal oder in Rheinhessen sind vom Lärm geplagt und in ihrer Lebensqualität erheblich beeinträchtigt. Sicherlich kennen Sie vergleichbare Belastungen aus Ihrem Heimatland. Ich bitte Sie im Interesse aller von Verkehrslärm Betroffenen um Unterstützung der beiden

Malu Dreyer (Rheinland-Pfalz)

- (A) Initiativen, wenn wir sie in den Ausschüssen beraten. Danach kommen wir hoffentlich zu gemeinsamen Ergebnissen. – Herzlichen Dank.

Präsident Stanislaw Tillich: Ich bedanke mich bei Ihnen, Frau Ministerpräsidentin Dreyer.

Ich erteile das Wort Frau Staatssekretärin Dr. Splett aus Baden-Württemberg.

Dr. Gisela Splett (Baden-Württemberg): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Baden-Württemberg bringt heute zusammen mit Rheinland-Pfalz und Hessen zum zweiten Mal nach 2013 einen Gesetzentwurf zur Verbesserung des Schutzes der Menschen vor Fluglärm ein.

Fluglärm ist neben Straßen- und Schienenlärm die dritte große verkehrsbedingte Lärmquelle. Viele hunderttausend Menschen in Deutschland haben täglich und vor allem nachts unter Fluglärm zu leiden. Dabei beeinträchtigt diese Belastung nicht nur erheblich die Lebensqualität dieser Menschen, sie gefährdet auch ihre körperliche und seelische Gesundheit. Das ist Stand der Wissenschaft und wurde durch die neue NORAH-Studie gerade wieder bestätigt.

Deswegen fordern die betroffenen Menschen zu Recht immer wieder ein, dass die Politik ihren Schutzpflichten nachkommt und endlich spürbare Verbesserungen erreicht werden sowie dass sie endlich mitreden dürfen und bei den Entscheidungen über die Verteilung der Lärmlasten eingebunden werden. Uns – der Politik – muss klar sein, dass den Menschen im Umfeld der Flughäfen durch diese Belastung Opfer abverlangt werden. Das Mindeste, was wir als Gegenleistung tun können, ist, die Betroffenen so gut wie möglich zu schützen, sie einzubinden und ihren Belangen bei den Abwägungsentscheidungen das ihnen zukommende Gewicht zu verleihen.

Der Schutz der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger ist kein gegenüber wirtschaftlichen und verkehrlichen Interessen nachrangiger Belang. Wir wollen dafür sorgen, dass er auch kraft Gesetzes nicht länger nachrangig ist.

Unsere gemeinsame Initiative greift die berechtigten Forderungen der Menschen auf. Dabei ist uns wichtig, dass wir auch die Menschen nicht aus dem Blick verlieren, die – vielleicht nur haarscharf – nicht in den Lärmschutzzonen der Flughäfen wohnen und denen kein passiver Schallschutz zusteht, die aber dennoch täglich erheblichen Belastungen ausgesetzt sind. Auch ihre Belange sind schutzwürdig und bei den lärmrelevanten Entscheidungen angemessen zu berücksichtigen.

Man könnte meinen, das ist selbstverständlich. Die bestehende Rechtslage gibt dies aber leider nicht her. Das wollen wir ändern.

Meine Damen und Herren, unser Gesetzentwurf sieht eine Neufassung des § 29b des Luftverkehrsgesetzes vor. Darin wird geregelt, dass der Schutz vor

Fluglärm – nicht nur vor unzumutbarem Fluglärm – bei der Flugroutenfestlegung und vergleichbaren lärmrelevanten Entscheidungen der Behörden und Flugsicherungsorganisationen in die Abwägung mit einzustellen ist, und zwar als wirtschaftlichen und verkehrlichen Interessen gleichrangiger Belang.

Dabei wird, den höchstrichterlichen Entscheidungen folgend, auch klargestellt, dass dem Schutz der Nachtruhe besonderes Gewicht zukommt.

Die Neufassung von § 32 des Luftverkehrsgesetzes sieht für die Flugroutenfestlegung erstmals neben der Beteiligung der Fluglärmkommission eine Beteiligung der betroffenen Gemeinden und Bürgerinnen und Bürger vor. Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung ist es, größere Transparenz als bislang herzustellen und die Belange der Betroffenen besser als bislang möglich zu ermitteln. Hierdurch kann auch mehr und besseres Abwägungsmaterial für die Flugroutenfestlegung generiert werden.

Mir ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass diese Initiative kein Wiederaufguss unserer Initiative aus 2013 ist. Sie ist vielmehr ein Kompromissangebot:

Im Unterschied zu unserem vorherigen Gesetzentwurf verzichten wir bewusst auf das damals vorgesehene anspruchsvolle und komplexe Abwägungsprogramm und schlagen eine unbürokratischere Neufassung des § 29 vor.

Wir verzichten auf die Vorgabe, bei der Festlegung von Flugrouten das Einvernehmen mit dem Umweltbundesamt herzustellen.

Wir haben das damals vorgesehene, aus dem Planfeststellungsverfahren entlehnte Anhörungsverfahren für die Flugroutenfestlegung zu Gunsten einer schlankeren Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gestrichen.

Damit kommen wir den damals von verschiedenen Seiten vorgetragenen Bedenken weit entgegen. Unsere Hand ist also ausgestreckt.

Dennoch ist es aus meiner Sicht ein guter Gesetzentwurf geblieben, weil die zentralen Punkte – erstens Abstellen der Fehlgewichtung des Lärmschutzes bei lärmrelevanten Entscheidungen, zweitens Ausweitung des räumlichen Schutzbereichs auch auf die nicht unzumutbar, aber dennoch oftmals erheblich Beeinträchtigten, drittens Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in die Entscheidung über Flugroutenverläufe – erhalten bleiben und damit unserem Kernanliegen, den Schutz der Gesundheit und der Lebensqualität der Menschen zu verbessern und diese in Entscheidungen einzubinden, die sehr konkrete Auswirkungen auf ihr tägliches Leben haben, Rechnung getragen wird.

Meine Damen und Herren, Luftverkehr ist ein wichtiger Verkehrsträger und ein bedeutender Standortfaktor. Aber er kann nur mit den Menschen und nicht gegen sie eine nachhaltige Zukunft haben. Unser Gesetzentwurf ist in diesem Sinne ein Schritt in Richtung eines fairen Interessenausgleichs. Unser Angebot liegt auf dem Tisch. Ich lade Sie herzlich

(B)

(C)

(D)

Dr. Gisela Splett (Baden-Württemberg)

(A) ein, in den Ausschussberatungen konstruktiv mitzuarbeiten.

Noch einige Sätze zum Thema „Schienenlärm“ und zu dem von Rheinland-Pfalz eingebrachten Entschließungsantrag!

Im Schienenverkehr führen viele Hauptachsen durch dicht besiedelte Gebiete, beispielsweise am Oberrhein. Die Lärmbelastung der direkt an der Schienentrasse wohnenden Menschen ist sehr hoch. Der Güterverkehr trägt dazu in hohem Maße bei. Wenn zukünftig noch mehr Güter auf der Schiene transportiert werden sollen, müssen wir Lösungen für diese Lärmbelastungen finden.

Die Abschaffung des Schienenbonus war ein erster Schritt in die richtige Richtung. Das Ziel der vorliegenden Entschließung ist es, den eingeschlagenen Weg weiterzugehen, um zu den dringend erforderlichen weiteren Verbesserungen zu kommen. Baden-Württemberg setzt sich seit langem dafür ein, dass 2016 die Umrüstung von Güterwagen evaluiert wird und dass gegebenenfalls neben dem Aufschlag für laute Güterzüge im Rahmen des Trassenpreissystems weitere ordnungsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden.

(B) Die Bundesregierung hat in der Koalitionsvereinbarung ordnungsrechtliche Maßnahmen auf stark befahrenen Strecken angekündigt, wenn 2016 nicht mindestens 50 Prozent der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sind. Im Übrigen wurde angekündigt, dass ab 2020 laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen. **Nach den derzeitigen Informationen ist zu bezweifeln, dass das Zwischenziel 2016 erreicht wird.** Deshalb ist der Vorstoß aus Rheinland-Pfalz richtig und wichtig. Es darf keine weitere Verzögerung des geplanten Durchfahrtsverbots für laute Güterwagen geben. Notwendig sind stattdessen planbare Rahmenbedingungen für die Marktteilnehmer.

Ich hoffe deshalb auf konstruktive Beratungen auch dieses Antrags und danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Präsident Stanislaw Tillich: Vielen Dank, Frau Staatssekretärin Dr. Splett!

Jetzt gebe ich Herrn Staatsminister Al-Wazir aus Hessen das Wort.

Tarek Al-Wazir (Hessen): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es ist angesprochen worden: Vor wenigen Wochen haben wir in Hessen die Ergebnisse der NORAH-Lärmwirkungsstudie vorgestellt.

NORAH steht für Noise-Related Annoyance, Cognition and Health, zu Deutsch etwa: Zusammenhänge zwischen Lärmbelästigung, Denkprozessen und Gesundheit. Die Studie hat das Ziel, eine möglichst repräsentative und wissenschaftlich abgesicherte Beschreibung der Auswirkungen des Lärms von Flug-, Schienen- und Straßenverkehr auf die Ge-

(C) sundheit und Lebensqualität der betroffenen Wohnbevölkerung zu erhalten.

Dazu hatten sich mehrere renommierte Forschungs- und Fachinstitutionen der Medizin, Psychologie, Sozialwissenschaft, Akustik und Physik zu einem Forschungskonsortium zusammengeschlossen. Es ist die bisher umfassendste unabhängige Studie zu Wirkungen von Verkehrslärm, deren Validität durch eine wissenschaftliche Qualitätssicherung bestätigt wurde. Die Untersuchungen wurden vornehmlich im Rhein-Main-Gebiet sowie zum Vergleich auch in anderen Gebieten rund um Flughäfen durchgeführt.

Derzeit wird die Studie von unserer Landesregierung noch vertieft ausgewertet. Klar ist aber schon: Die Menschen unterscheiden sich zwar stark in ihrer Lärmempfindlichkeit, insgesamt reagieren sie aber immer empfindlicher auf Verkehrslärm. Das Problem beschränkt sich nicht auf einzelne Verkehrsträger, sondern gilt gleichermaßen für Flug-, Straßen- und Schienenlärm. Es gibt objektiv nachweisbare negative Auswirkungen auf die Gesundheit. So steigt zum Beispiel das Risiko, an einer Depression zu erkranken, im Umfeld von Flughäfen signifikant.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, mein Bundesland, Hessen, liegt geografisch im Herzen Deutschlands und Europas, und wir leben auch von der Mobilität. Wir brauchen eine gute Verkehrsinfrastruktur, und wir profitieren wirtschaftlich erheblich davon. Wir sind damit aber auch in besonderer Weise von Verkehrslärm betroffen. Denken Sie an den Frankfurter Flughafen! Denken Sie an die Autobahnen A 3 und A 5 da, wo sie sich treffen, am Frankfurter Kreuz! Denken Sie an das Mittelrheintal im Schienengüterkorridor Rotterdam–Genua! Wenn es uns nicht gelingt, Verkehrslärm massiv zu begrenzen und zu reduzieren, insbesondere an den höchstbelasteten Flughäfen und Verkehrsstrassen, dann werden wir Politiker unserem Auftrag, Schaden von den Menschen abzuwenden, nicht gerecht.

(D) Wir haben uns zum Ziel gesetzt, Verkehrslärm und seine Belastungen zu verringern. Wir haben dazu Maßnahmen ergriffen, die in unserer Verantwortung liegen. Es gibt am Frankfurter Flughafen ein Nachtflugverbot von 23 bis 5 Uhr und Lärmpausen durch wechselnde Bahnenbelegung in der Stunde davor und der Stunde danach. Wir stoßen als Landesregierung in unseren Bemühungen um mehr Verkehrslärm-schutz aber schnell an Grenzen, da fast das gesamte Regelwerk von Gesetzen und Verordnungen in der Verantwortung des Bundes liegt.

Kollegin Splett hat es angesprochen: Die vorliegende Gesetzesinitiative ist ein überparteilicher Kompromiss, um den wir lange gerungen haben. Sie ist nach unserer festen Überzeugung ein ausgewogener Vorschlag, der zu einem wirksameren Fluglärm-schutz führt, ohne die Luftverkehrswirtschaft zu überfordern.

Im Kern geht es um die angemessene Berücksichtigung des Schutzes vor Fluglärm bei Entscheidungen

Tarek Al-Wazir (Hessen)

(A) der Luftfahrtbehörden und der Flugsicherungsorganisation, unter anderem bei der Festlegung oder Änderung von Flugrouten. Das bedeutet: Erstens würde Lärmschutz insgesamt mehr Gewicht beigemessen. Zweitens gäbe es eine Berücksichtigung von Fluglärmbelangen auch unterhalb der bisherigen Schwelle der Unzumutbarkeit. Es bleibt aber natürlich dabei, dass Sicherheit immer vorgeht und auch Kapazitätsanfordernisse der Flughäfen berücksichtigt werden.

Im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien auf Bundesebene wird eine Stärkung der Öffentlichkeitsbeteiligung gefordert. Die Umsetzung ist bislang nicht erfolgt. In unserem Gesetzentwurf machen wir einen Regelungsvorschlag für die Beteiligung der Öffentlichkeit, der betroffenen Kommunen und der Träger öffentlicher Belange bei der Festlegung oder wesentlichen Änderung von Flugrouten.

Letzter Punkt: Stichwort „Schienenlärm“!

Die Bundesregierung muss aus unserer Sicht ihrer guten Ankündigung im Koalitionsvertrag endlich Taten folgen lassen. Das bedeutet, dass das lärmabhängige Trassenpreissystem durch eine stärkere Spreizung der Trassenpreise zwischen lärmintensiven und lärmarmen Güterwaggons wirksamer gestaltet werden muss. Ich bin der festen Überzeugung, dass gleichzeitig ordnungsrechtliche Maßnahmen rechtsicher zu verankern sind, um Wagenhaltern und Eisenbahnunternehmen deutlich zu machen, dass an Umrüstung oder Neubeschaffung leiser Wagen kein Weg vorbeiführt. Wir haben großes Interesse daran, den Schienengüterverkehr zu stärken. Er muss allerdings gerade angesichts der Wachstumspotenziale, die in ihm liegen, verträglicher organisiert werden.

(B) Ich setze auf eine sachliche Debatte. Beim Fluglärmschutz geht es um einen neuen Anlauf, um für eine Verbesserung zu sorgen, beim Schienengüterverkehr um eine Erinnerung an das, was eigentlich schon Konsens ist. Ich hoffe auf Ihre Zustimmung. – Vielen Dank.

Präsident Stanislaw Tillich: Vielen Dank!

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen. – Frau **Staatsministerin Höfken** (Rheinland-Pfalz) hat eine **Erklärung zu Protokoll***) abgegeben.

Zur weiteren Beratung weise ich die Vorlage unter **Tagesordnungspunkt 14 a)** – federführend – dem **Verkehrsausschuss** und – mitberatend – dem **Gesundheitsausschuss**, dem **Innenausschuss**, dem **Umweltausschuss** und dem **Wirtschaftsausschuss** zu.

Die Vorlage unter **Tagesordnungspunkt 14 b)** weise ich zur weiteren Beratung – federführend – dem **Verkehrsausschuss** sowie – mitberatend – dem **EU-Ausschuss**, dem **Gesundheitsausschuss** und dem **Umweltausschuss** zu.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, zur **gemeinsamen Abstimmung** nach § 29 Absatz 2 der Ge-

schäftsordnung rufe ich die in dem **Umdruck 10/2015***) zusammengefassten Beratungsgegenstände auf. Es sind dies die **Tagesordnungspunkte:**

2, 3, 4 b), 6 bis 8, 10 bis 13, 25, 28 bis 32, 35 und 36.

Wer den **Empfehlungen und Vorschlägen** folgen möchte, den bitte ich um das Handzeichen.

Damit ist so **beschlossen**.

Wir kommen zu **Tagesordnungspunkt 4 a):**

Gesetz zur Reform der Strukturen der Krankenhausversorgung (**Krankenhausstrukturgesetz** – KHSG) (Drucksache 518/15)

Es gibt Wortmeldungen. Frau Ministerin Steffens aus Nordrhein-Westfalen hat das Wort.

Barbara Steffens (Nordrhein-Westfalen): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Mit dem Krankenhausstrukturreformgesetz gehen wir vor allen Dingen durch die Änderungen, die noch durch die Anträge und die Diskussionsprozesse des Bundesrates ausgelöst worden sind, in die richtige Richtung. Ich will hervorheben, wo aus meiner Sicht wichtige Maßnahmen eingeleitet worden sind. Aber ich werde natürlich auch erwähnen müssen, welche Maßnahmen, die in der großen Koalition verhandelt worden sind, noch nicht ausreichend sind und wo wir eigentlich mehr gebraucht hätten, wo also nach der Reform schon wieder vor der Reform ist.

Für hervorragend halte ich, dass in dem Gesetz die Qualitätsdiskussion, die Strukturqualität in der Krankenhauslandschaft ganz oben angesiedelt wird, dass die Länder mehr Kompetenzen für die Qualitätsplanung bekommen. Denn vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung bekommen wir gerade im ländlichen Raum, zum Teil auch in Ballungsgebieten Probleme, unsere Krankenhausstruktur so aufrechtzuerhalten und so mit Qualität zu füllen, wie es für eine adäquate Versorgung der Menschen notwendig ist. Es ist also wichtig, dass Qualität, qualitative Planung ganz oben steht. Da, wo Krankenhaus draufsteht, muss auch wirklich Krankenhaus enthalten sein.

Ich bin sehr froh und dankbar, dass wir es mit der Einrichtung des Strukturfonds gemeinsam geschafft haben, die Länder so zu unterstützen, dass es ihnen möglich ist, die Strukturen vor Ort mit Mitteln der Liquiditätsreserve des Gesundheitsfonds und mit Landesmitteln zu verändern, zu konzentrieren, zu bündeln im Sinne einer flächendeckenden Versorgung.

Ich finde es aber wichtig, neben dem Strukturfonds und den Strukturmaßnahmen sowohl über die Qualität der Struktur und der Leistung als auch perspektivisch über die Ergebnisqualität zu reden. Letztlich muss für die Patientinnen und Patienten nicht nur die Struktur vorhanden sein, vielmehr muss der gesund-

*) Anlage 1

*) Anlage 2

(A) **Anlage 1****Erklärung**von Staatsministerin **Ulrike Höfken**

(Rheinland-Pfalz)

zu **Punkt 14 a) und b)** der Tagesordnung

Lärm beeinträchtigt die Gesundheit. Lärm stört die Nachtruhe. Lärm stresst.

Stress ist ein Risikofaktor für Herzerkrankungen, die häufigste Todesursache in den Industrienationen. Die NORAH-Studie erhärtet die Erkenntnis, dass chronischer Lärm durch Luft-, Straßen- und Schienenverkehr die Gesundheit der betroffenen Bevölkerung gefährdet. So besteht für alle drei untersuchten Verkehrslärmarten ein Zusammenhang mit dem Auftreten von Herzinfarkt, Schlaganfall, Herzinsuffizienz (Herzschwäche) und Depression.

Die Landesregierung Rheinland-Pfalz bringt heute sowohl zu Flug- als auch zu Bahnlärm Initiativen in den Bundesrat ein. Der Gesetzesantrag zu Fluglärm wird zusammen mit Baden-Württemberg und Hessen eingebracht. Ich freue mich, dass Hessen auch unserer Initiative zu Bahnlärm beitreten will.

Beide eingebrachten Initiativen zielen auf die Verbesserung des Lärmschutzes. Der Bundesrat hat bereits am 6. November bei den Beratungen des Luftverkehrsgesetzes der Bundesregierung auf Initiative von Rheinland-Pfalz festgestellt, dass „weiterer Reformbedarf bei den Rechtsgrundlagen zum Flugverkehr besteht“. Heute legen wir einen konkreten Regulierungsvorschlag für mehr Transparenz und zum Lärmschutz bei Flugrouten gerade auch für den Schutz der Nachtruhe vor.

Dies ist nicht das erste Mal, dass Rheinland-Pfalz im Bundesrat zum Fluglärm initiativ wird. Bereits 2013 haben wir gemeinsam mit Baden-Württemberg einen Gesetzentwurf eingebracht. Leider konnte sich für eine Unterstützung keine Mehrheit der Länder finden. Darum liegt nun ein Kompromissgesetzentwurf vor, in dem wir auch auf die Anliegen anderer Länder, zum Beispiel Brandenburg, die 2013 ebenfalls einen Gesetzesantrag eingebracht hatten, eingehen.

Auch wenn sich die extreme Fluglärmbelastung auf Standorte in wenigen Ländern konzentriert, bitte ich alle Länder um Unterstützung und Solidarität. Die NORAH-Studie hat auch um die Flughäfen in Stuttgart und in Berlin-Brandenburg gezeigt, dass Fluglärm weitaus mehr belästigt als jeder andere Lärm. Ich appelliere an alle anderen Länder, Solidarität zu zeigen und unsere Initiative bei den Beratungen nächste Woche in den Fachausschüssen des Bundesrates konstruktiv zu unterstützen, so dass wir endlich zu einem guten Abschluss kommen und der Bundesrat hoffentlich am 18.12.2015 die Einbringung des Gesetzesantrages in den Bundestag beschließen kann.

Nun möchte ich noch kurz auf die Motivation für die Initiative von Rheinland-Pfalz zum Bahnlärm eingehen.

(C) Eine der Hauptstrecken des transeuropäischen Schienengüterverkehrs führt als Bestandteil des Rhein-Alpen-Korridors durch das Rheintal – mitten durch die Ortslagen, wenige Meter an den Wohnhäusern vorbei. 2012 sind täglich im Schnitt etwa 100 Güterzüge am Tage und weitere 100 in der Nacht durch das enge Rheintal gefahren. Auch nach der dort abgeschlossenen „freiwilligen“ Lärmsanierung liegen die Spitzenpegel über 100 Dezibel, die nächtlichen Mittelungspegel zum Teil über 80 Dezibel.

Für die Menschen dort wie auch im Elbtal und an anderen älteren Bestandsstrecken fehlt eine wirkungsvolle gesetzliche Schutzregelung. Die freiwillige Lärmsanierung des Bundes ist kein Ersatz. Heute sind im Rheintal zwischen Bingen und Koblenz immer noch über 30 000 Menschen nächtlichen mittleren Lärmpegeln von 60 Dezibel und über 3 000 Menschen Pegeln über 75 Dezibel ausgesetzt. Trotz dieser Pegel sind die bis 2020 prognostizierten Zuwächse bei den Verkehrszahlen uneingeschränkt zulässig.

Wir wollen deshalb, dass Betriebsbeschränkungen für nicht umgerüstete Güterwagen mit Graugussklotzbremsen zeitnah eingeführt werden und die Umrüstung durch ein flächendeckendes Messnetz im Realbetrieb transparent überprüft wird. Güterzüge könnten prinzipiell so leise fahren wie moderne Personenzüge. Wir wollen finanzielle Anreize setzen, damit diese Technik nicht nur entwickelt, sondern auch eingesetzt wird.

(D) Schließlich sehen wir in der Lärmaktionsplanung in der Hand des Eisenbahn-Bundesamtes ein Instrument, mit dem ein Bündel von Einzelmaßnahmen systematisch in einem Gesamtkonzept umgesetzt werden kann. Dazu sind rechtliche Lärmschutzziele notwendig.

Wie beim Fluglärm sind beim Bahnlärm die Länder unterschiedlich stark betroffen. Auch hier will ich an die Solidarität der anderen Länder appellieren, eine erfolgreiche Beratung der Bahnlärm-Initiative im Bundesrat zu unterstützen.

Anlage 2**Umdruck 10/2015**

Zu den folgenden Punkten der Tagesordnung der 939. Sitzung des Bundesrates möge der Bundesrat gemäß den vorliegenden Empfehlungen und Vorschlägen beschließen:

I.**Den Gesetzen zuzustimmen:****Punkt 2**Zweites Gesetz zur **Änderung agrarmarktrechtlicher Bestimmungen** (Drucksache 515/15)