



10. Juli 2026

Ergebnisniederschrift der Sitzung vom 09.07.2026

Dauer: 19:30 Uhr bis 20:45 Uhr

Teilnehmer: Joachim Alt, Roland Beckhaus, Hannelore Feicht (Moderation), Karl-Heinz Hook, Stefan Indra, Hartmut Rencker, Gerd Schmidt (Protokoll), Wolfgang Schwämmlein

TOP 1, Informationsfreiheitsgesetz

Jeder Bürger kann sich an Bundesbehörden wenden und ein Auskunftersuchen nach dem Informationsfreiheitsgesetz (IFG) stellen, eine Begründung ist nicht nötig. Innerhalb eines Monats muss die Behörde dem Ersuchen nachkommen und Akteneinsicht erteilen. Im Jahr 2025 wurden ca. 19.000 Anträge gestellt. Als der Koalitionsausschuss der Bundesregierung am 2. Juli 2026 das Reformpaket „Programm für Aufschwung und Beschäftigung“ vorstellte, war als Maßnahme zum Bürokratierückbau auch eine Änderung des Informationsfreiheitsgesetzes (Ziffer 32) aufgeführt:

32. Wir werden das Informationsfreiheitsgesetz (IFG) unter Wahrung des Rechts auf den Zugang zu amtlichen Informationen und in Abstimmung mit dem BfDI (Bundesbeauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit) weiterentwickeln und an die aktuellen Herausforderungen anpassen. Wir werden das komplizierte IFG für die Bürgerinnen und Bürger verständlicher und transparenter machen. Wir wollen die Auskunftsrechte künftig auf natürliche Personen fokussieren, die ein berechtigtes Interesse an einer Auskunft haben und diese nicht durch andere Regelungen erreichen können. Dabei prüfen wir, ob wir den Kreis der betreffenden Personen auf in Deutschland lebende Deutsche und Unionsbürger beschränken. Wir wollen unsere Beschäftigten vor Anfeindungen und Drohungen schützen, indem wir die Namen der Mitarbeitenden schwärzen. In Zeiten einer komplexen Bedrohungslage von innen und von außen wollen wir die staatliche Resilienz erhöhen und dem besonderen Schutzbedarf bestimmter Bereiche wie dem der Kritischen Infrastruktur, der Spionageabwehr, der Terrorismusbekämpfung oder auch der wissenschaftlichen Forschung stärker Rechnung tragen. Die IFG-Gebühren werden wir im Einklang mit dem Kostendeckungsprinzip anpassen.

In Zukunft müssen die Antragsteller ein berechtigtes Interesse nachweisen, um eine Auskunft zu erhalten. Die Gebühren mit dem kaum überprüfbaren Hinweis auf das Kostendeckungsprinzip vermutlich angehoben. Auch die Namen der verantwortlichen Behördenmitarbeiter sollen geschwärzt werden. NGOs wie „FragDenStaat“ oder „Greenpeace“ warnen vor dieser Aushöhlung des IFG und befürchten sogar eine faktische Abschaffung des Transparenzfreiheits.

Roland Beckhaus warb für die Teilnahme an der Petition von FragDenStaat <https://weact.campact.de/petitions/> und der Unterstützung des Protestbriefs von Greenpeace [Transparenz für alle – Informationsfreiheitsgesetz schützen](#) .

TOP 2, Entwurf eines Infrastruktur-Zukunftsgesetzes

Mit den Stimmen von CDU/CSU und SPD hat der Bundestag am Freitag, 26. Juni 2026, den Entwurf der Bundesregierung für ein „Infrastruktur-Zukunftsgesetz“ in der vom Verkehrsausschuss geänderten Fassung gebilligt. Mit dem Gesetz will die Bundesregierung die Effizienz von Planungs-



und Genehmigungsverfahren im Allgemeinen und insbesondere für den Bereich Verkehr und Energie deutlich steigern.

Der Verkehrsausschuss hat den Entwurf der Bundesregierung um weitere Vorhaben ausgeweitet. Das betreffe den Gewässerausbau an Häfen, die transeuropäischen Verkehrsnetze, den Ausbau von Flughäfen, die Unterhaltung von Tunneln, den Ausbau von rund 70 Bundesstraßen sowie weitere Neubau- und Unterhaltungsmaßnahmen an Bundeswasserstraßen.

Die genannten Vorhaben fallen in das überragende öffentliche Interesse und erhalten damit bei behördlichen oder gerichtlichen Abwägungsentscheidungen besonderes Gewicht. Zu nennen ist der Bau oder Ausbau eines Flughafens.

Dieser undifferenzierte Änderungsantrag der CDU/CSU im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, wonach jeder Bau oder Ausbau eines Flughafens im überragenden öffentlichen Interesse liegt und der öffentlichen Sicherheit dient, ist höchst bedenklich, da er generell gilt und z.B. im Vergleich mit den genannten Straßenbauprojekten nicht auf eine Einzelfallprüfung abstellt.

Gemeinsam mit der vorgesehenen Änderung des Verwaltungsverfahrensgesetzes, wonach für flughafenbezogene Verwaltungsakte (z.B. Änderung/Erweiterung von Planfeststellungen) die den Klageverfahren vorgelagerten Widerspruchsverfahren entfallen sollen, wird der Rechtsschutz der Bürger erheblich verkürzt und verteuert.

TOP 3, Referentenentwurf Bearbeitungsstand: 02.07.2026 15:37 der Bundesregierung Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung eines modernen, digitalen und wirksamen Umweltschutzes, Stellungnahme der BVF (Zusammenfassung G. Schmidt)

Die BVF begrüßt die im Referentenentwurf des Umweltmodernisierungsgesetzes vorgesehenen Änderungen des § 10 Fluglärmschutzgesetz. Insbesondere werden die Digitalisierung des Antragsverfahrens, der digitale Datenaustausch, die Möglichkeit von Vorschusszahlungen sowie eine bessere Beratung und Information der Anspruchsberechtigten positiv bewertet.

Gleichzeitig kritisiert die BVF, dass der Gesetzentwurf ausschließlich Verfahrensverbesserungen enthält und die seit Jahren bekannten materiellen Schwächen des Fluglärmschutzgesetzes und der 2. Fluglärmschutzverordnung unberücksichtigt lässt. Sie verweist auf Empfehlungen des Umweltbundesamtes und den Fluglärmbericht der Bundesregierung von 2019, deren Reformvorschläge bislang nicht umgesetzt wurden.

Zu den wichtigsten geforderten Änderungen gehören:

- Abschaffung der Benachteiligung von Bestandsgebäuden durch den sogenannten 5-dB-Ab-schlag.
- Ausweitung der Schallschutzansprüche auf Kindertagesstätten, Grundschulen und Krankenhäuser auch in der Tag-Schutzzone 2.
- Schallschutz für tagsüber genutzte Schlafräume in Kitas.
- Wegfall der Fünfjahresfrist für die Entstehung von Ansprüchen.
- Anerkennung moderner Lüftungs- und Fenstersysteme als erstattungsfähige Schallschutzmaßnahmen.



- Mehr Flexibilität bei der Verwendung der Fördermittel.

Darüber hinaus fordert die BVF ein insgesamt höheres Schutzniveau, unter anderem strengere Innenpegelgrenzwerte, besseren Schutz für besonders schutzbedürftige Personen, die Anpassung an aktuelle technische Normen (DIN 4109:2018), höhere Erstattungsbeträge sowie Ansprüche auf Wartung und baubegleitende Qualitätskontrolle.

Die BVF widerspricht der Begründung des Gesetzentwurfs, wonach die geringe Inanspruchnahme von Schallschutzmaßnahmen hauptsächlich auf Informationsdefizite zurückzuführen sei. Nach ihrer Auffassung sind vielmehr die bestehenden materiellen Regelungen – insbesondere die fehlende Erstattungsfähigkeit geeigneter Lüftungstechnik – der Hauptgrund dafür, dass viele Betroffene ihre Ansprüche nicht geltend machen.

Außerdem regt die BVF an:

- klarzustellen, dass die geplante Verordnungsermächtigung ausschließlich verfahrensbezogene Fragen betrifft und nicht zur Absenkung des Schutzniveaus genutzt werden darf,
- neben der direkten Beauftragung durch Eigentümer auch eine direkte Beauftragung und Abrechnung durch Behörden oder Flugplatzbetreiber zu ermöglichen,
- Kommunen stärker in die Information der Betroffenen einzubeziehen, da sie den besseren Zugang zu den Bürgerinnen und Bürgern haben.

Fazit: Die BVF unterstützt die geplanten digitalen und verfahrensrechtlichen Verbesserungen, fordert jedoch, die Gelegenheit für eine umfassende Reform des Fluglärmschutzrechts zu nutzen. Ohne materielle Verbesserungen bleibe die Wirksamkeit des passiven Schallschutzes unzureichend und die Ziele des Gesetzes würden nur teilweise erreicht

TOP 4, Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards – 39. BImSchV)

Der Entwurf der Neufassung der 39. BImSchV setzt die Vorgaben der EU-Luftqualitätsrichtlinie zur Überwachung ultrafeiner Partikel (UFP) grundsätzlich um. UFP werden als Partikel mit einem Durchmesser von höchstens 100 Nanometern definiert und die zuständigen Behörden werden zur Überwachung verpflichtet.

Flughäfen werden ausdrücklich als potenzielle Standorte mit hohen UFP-Belastungen genannt. Dennoch schreibt die Verordnung keine Messstelle an jedem Flughafen vor.

Vorgesehen sind mindestens 16 UFP-Messstellen bundesweit an Standorten mit voraussichtlich hohen Konzentrationen. Wo diese eingerichtet werden, bleibt jedoch offen.

Von der BVF werden kritisch bewertet:

1. die unklare Zahl und Verteilung der Messstellen,
2. fehlende konkrete Standortkriterien und
3. das Fehlen einer Verpflichtung zur Messung an großen Flughäfen.

Es besteht die Gefahr, dass wichtige Flughäfen bei der Messnetzplanung unberücksichtigt bleiben. Dies könnte unionsrechtlich problematisch sein, da die EU-Richtlinie Messungen an Orten mit hoher Belastung verlangt.



Joachim Alt erweiterte die Kritik dahingehend, dass der Referentenentwurf in Folge der 104. UMK getroffenen Beschlüsse zu kurz greift und nicht den Kern des Problems trifft.

UFP müssen generell an den großen internationalen Flughäfen und dann in deren LUV und Lee UFP sowie auf dem Flughafengelände selbst gemessen werden. Gemessen müssen Partikel ab einer Partikelgröße von 3 Nanometer, was messtechnisch möglich ist. Die Ausblendung der gesundheitlich bedenklichsten Partikel kleiner 10 Nanometer durch die messtechnische Vorgabe 10 Nanometer verfälscht die tatsächliche Belastung erheblich (Halbierung).

Er kritisiert weiter die Minimalumsetzung der EU-Richtlinie in Deutschland zudem mit Fokus auf den Straßenverkehr. Damit würde von den hauptsächlichen Emissionsquellen abgelenkt. Flughäfen, insbesondere große Internationale Flughäfen sind die UFP-Hotspots. Neben der Exposition durch UFP ist nicht nur die Nachbarschaft der Flughäfen betroffen sondern auch die Menschen auf dem Flughafen selbst. Große Areale der Flughäfen sind öffentliche Plätze, sind Aufenthaltsort von Flugzeugpassagieren und Flugpersonal und sind Arbeitsorte von Flughafenbeschäftigten oder sonst am Flughafen Beschäftigten.

Wer die gesundheitliche Wirkung ultrafeiner Partikel ernst nimmt, muss sich aus Gründen des vorsorgenden Gesundheitsschutzes auf diese Immissions-Hotspots konzentrieren und dort systematisch messen. Hier müssen Messungen sowie im LUV als auch im Lee aber auch auf dem Flughafengebiet selbst verbindlich vorgeschrieben werden.

Das Netzwerk Ultrafeinstaub hat die BVF angeschrieben und angeboten, seine Expertise in den Gesetzgebungsprozess konstruktiv einzubringen. Joachim Alt wird zudem Bundestagsabgeordnete ansprechen und parlamentarische Anfragen über die messtechnische Umsetzung der 39. BImSchV an den Flughäfen anregen.

gez.

Schmidt