

Geladene Kommunen

Gemeinde Büttelborn
Stadt Darmstadt
Stadt Dreieich
Kreis Darmstadt-Dieburg
Stadt Flörsheim
Stadt Frankfurt
Stadt Griesheim
Kreis Groß-Gerau
Stadt Hanau
Stadt Heusenstamm
Stadt Kelsterbach
Stadt Maintal
Main-Taunus-Kreis
Kreis Mainz-Bingen
Stadt Mörfelden-Walldorf
Stadt Mühlheim
Stadt Neu-Isenburg
Stadt Obertshausen
Stadt Offenbach
Kreis Offenbach
Stadt Raunheim
Stadt Rodgau
Stadt Rüsselsheim
Stadt Seligenstadt
Gemeinde Walluf
Stadt Weiterstadt
Stadt Wiesbaden

Stellungn. von /am	Abgrenzungsgebiet Allgemein	Private Haushalte Zuschüsse/Darlehen	Öffentliche Einrichtungen	Nachhaltige Kommunalentw.	Umzugskostenbeihilfe + Immo. Wertverlust	Sonstige Anmerkungen + Grundsätzliches
VdW südwest, Herr Ridinger am 08.06.2012	Betroffenheit auch über gesetzl. Anspruchsgebiet hinaus vorhanden Vorschlag: als Grundlage mind. gesetzl. festgelegtes Gebiet und Erweiterung um die zusammenhängende Bebauung von Wohnquartieren und nicht Reduktion / Verkleinerung des Gebiets.				<u>Umzugskostenbeihilfe</u> hätte zur Folge, das zusätzlicher Anreiz zum Wegzug geschaffen wird und somit der Leerstand in der Region ansteigen könnte. Außerdem stünde dies im Widerspruch zum verfassungsrechtl. Schutz des Eigentumes	Widerspruch in Strukturen: Gesetzl. Rahmen sieht Förderobergrenze nach qm-Pau. vor, Regionalfonds hingegen gibt Pau. für Haushalte an - Zuständigkeit: Entstehung erheblicher bürokratischer Folgekosten bei Abwicklung der Darlehensvergabe / Gewährung über RP Darmstadt, obwohl WIBank als Darlehensgeber fungiert, sollte im Sinne einer raschen Hilfe vermieden werden Insgesamt wäre es eine wesentliche Erleichterung (im Hinblick auf die Erfahrungen mit bisher geltenden Fördermaßnahmen) wenn bei der Umsetzung Verfahrensvereinfachungen für die Betroffenen erfolgen würden Förderung von Maßnahmen, für die schon früher die Inanspruchnahme eines Ausgleichs möglich war, diese aufgrund vorher zu niedriger Belastung aber nicht erfolgte, sollte berücksichtigt werden
Darmstadt, Frau Lindscheid am 13.06.2012	Ungerechte Handhabung, wenn nur einer Teilmenge aus gesetzl. Lärmschutzbereich, Anspruch auf Mittel aus dem Regionalfonds zugesprochen wird	- Nachtschutzbereich ≥ 55 dB nach 100:100 ist flächenmäßig kleiner als gesetzl. festgelegte Nachtschutzzone und daher so nicht vertretbar - Ermittlung eines Gebäudes mit 2 HH und 4 Einwohnern, das begünstigt sei, ist absurd und verharmlost die Fluglärmsituation in Darmstadt – inakzeptabel und in der Öffentlichkeit nicht vermittelbar - durch Anwendung 100:100 abweichend von in Lärmschutz-VO angewandter Realverteilung, wird insgesamt in der Region eine künstlich veränderte Anspruchsberechtigung definiert, die als ungerecht empfunden wird Vorschlag: Umhüllende aus TSZ 2 und Nachtschutzzone (≥ 50 dB 6x53 dB) + unterschiedl. Höhe der Max.-Zuschüsse für Anspruchsberechtigte in TSZ 1 + 2 sowie NSZ	Beschränkung der Anspruchsberechtigung auf TSZ 1 benachteiligt die Einrichtungen in TSZ 2, die nur unwesentlich niedrigerer Lärmbelastung ausgesetzt sind. Das besondere Schutzbedürfnis von Kindern, auch in TSZ 2, wird somit negiert Vorschlag: Ausweitung der Zone auch in TSZ 2 hinein	Von 23 bewerteten Kommunen liegen lediglich 7 mit mehr als 50 % ihrer Fläche im Siedlungsbereich der TSZ 2. Von diesen Kommunen weisen 6 allerdings eine geringere Ortslage in der Schutzzone auf, als Rüsselsheim, DA oder FFM. Somit werden allein in DA 421,2 ha betroffene Ortslage als nicht anspruchsberechtigt klassifiziert, wohingegen 6 der anspruchsberechtigten Kommunen nur auf Werte von 200,3 bis 414,6 ha kommen. Erhebliche Ungleichbehandlung hierdurch Vorschlag: Berücksichtigung bei Ermittlung der anteiligen Flächen und der sich hieraus ableitenden Anspruchsberechtigung: - bei Aufrechterhaltung der Gesamtfläche als Bezugsfläche, alle in einer Kommune bestehenden		30 % (Tendenz steigend) der Abflüge über Routen Königskurz und –lang führen über Darmstadt, aber es geht kein Nutzen aus dem Regionalfonds hervor, was inakzeptabel ist. Durch Definition besonderer Abgrenzungskriterien wurde eine Elitär-Betroffenheit relativ weniger Haushalte vorgenommen, was dem eigentlichen Ansinnen des Regionalfonds widerspricht. Es ist faktisch vorgesehen, große Bevölkerungsanteile mit gesetzl. Anspruch, nicht am Regionalfonds partizipieren zu lassen. Höhe des Regionalfonds nicht ausreichend um Bedürfnissen und Anforderungen der Region Rechnung zu tragen Vorschlag: Das vorgesehene Einspeisevolumen sollte als Erstaussstattungsbetrag definiert und in den kommenden Jahren im Landeshaushalt Hessens weitere nennenswerte Mittel für den Regionalfonds vorgesehen werden

Stellungn. von /am	Abgrenzungsgebiet Allgemein	Private Haushalte Zuschüsse/Darlehen	Öffentliche Einrichtungen	Nachhaltige Kommunalentw.	Umzugskostenbeihilfe + Immo. Wertverlust	Sonstige Anmerkungen + Grundsätzliches
				Siedlungsbeschränkungsgebiete (Fluglärm, Natur- und Landschaftsschutz, FFH, Vogelschutz etc.) oder (thematisch prioritär) - ausschl. ortsteilbezogene Relation		
Mühlheim, Herr Tybussek Am 19.06.2012	Intention des Landes, mit dem RegFonds diejenigen zu berücksichtigen, die bislang keinen gesetzl. Anspruch haben. Verbesserung des gesetzl. Schutzes sowie das Vorziehen des gesetzl. Anspruches, entsprechen somit nicht den formulierten Zielen unter Punkt A. „Problem“ des Entwurfes zum RegFondsG Vorschlag: Bildung einer RegFondszone aus TSZ 2 mit 1 km Puffer abzgl. TSZ 1 und NSZ, und stärkere Berücksichtigung der in TSZ 2 liegenden Betroffenen im Vergleich zur Pufferzone	Neufestlegung Nachschuttschutz 100:100 benachteiligt die östlich des Fraport liegenden Kommunen und wird daher abgelehnt			<u>Umzugskostenbeihilfe</u> wird als kritisch angesehen, kommunales Interesse liegt darin, den Bürgern eine Umgebung mit hoher Lebensqualität zu bieten und nicht durch Förderung der Abwanderung die Sozialstruktur zu schädigen	Höhe des Regionalfonds zu gering um im gesamten Rhein-Main-Gebiet einen finanziellen Ausgleich zu bieten Außerdem wird um stärkere Beachtung des Verursacherprinzips gebeten, um die Fraport in höherem Maße an den Kosten zu beteiligen Zuletzt Forderung einer gesetzl. Verankerung einer Neuauflage des RegFonds bei zukünftiger Neufestsetzung der Lärmschutz-zonen.
Kelsterbach, Herr Ockel am 21.06.2012	Gebietsabgrenzung auf Grundlage des Fluglärm-schutzG ungeeignet, da das zu schützende Gebiet viel zu klein gefasst ist und die erforderl. Maßnahmen unterschätzt werden. Vorschlag: Grundsätzlich Berücksichtigung bei Ermittlung der Anspruchsberechtigung: - Bodenschall - Gesamtschall bzw. sog. Kombinationsbelastungen auch unter Einbeziehung der Luftschadstoffe (Entwicklung eines Konzeptes hierzu notw.)	Vorschläge: - Erweiterung der Schutzansprüche für Gewerbebetriebe oder Büros, deren Ansprüche das Fluglärm-schutzG nicht abschließend regelt. - Entschädigung für Lärmnächte mit erheblichen nachtl. Flugbewegungen oder unvermeidbaren Vermessungsflügen - Rückwirkende Förderung von Personen die vor oder nach Inbetriebnahme der Landebahn NW bereits auf eigene Rechnung tätig wurden	Vorschlag: Grundsätzliche Berücksichtigung der Schulen + Kitas in 500m-Pufferzone um TSZ 1	Vorschlag: Berücksichtigung der Kommunen mit über 10 % Ortslage in TSZ 2 mit einem Pauschalbetrag von 1.000 € pro ha in der TSz 2		Höhe des Regionalfonds zu gering
Flörsheim, Herr Antenbrink am 25.06.2012	Gebietsabgrenzung auf Grundlage des Fluglärm-schutzG jedoch Einschränkung der		Vorschlag: Kitas ggü. Schulen vorrangig fördern	Vorschlag: Kommunen größtmöglichen Gestaltungsspielraum	<u>Umzugskostenbeihilfe</u> wird als „Entsiedlungs-Prämie“ angesehen	Mit Versand eines Bescheides über die gesetzl. Bezuschussung durch das RP DA sollten die Antragsteller (gerade bei negativen Bescheiden), auf die Fördermöglichkeiten aus dem Regionalfonds hingewiesen werden

Stellungn. von /am	Abgrenzungsgebiet Allgemein	Private Haushalte Zuschüsse/Darlehen	Öffentliche Einrichtungen	Nachhaltige Kommunalentw.	Umzugskostenbeihilfe + Immo. Wertverlust	Sonstige Anmerkungen + Grundsätzliches
	Nachtschutzzone, nicht nachvollziehbar. Vorschläge: - Beschränkung auf gesetzl. Zone, also Hochbetroffene in TSZ 1 - Neudefinition des Nachtschutzbereiches gegen zeitliche Priorisierung ersetzen - Anwendung 100:100-Regel nur soweit für hinreichendes Maß an Schallschutz zwingend erforderlich			für Mittelverwendung einräumen	Vorschlag: Mittel hierfür im Sinne einer nachhaltigen Verwendung eher den betroffenen Kommunen für Kompensationsmaßnahmen oder den Betroffenen in NSZ für angemessenen Passiven Schallschutz, zur Verfügung stellen	identische Antrags- und Umsetzungsfrist von 5 Jahren erscheint widersprüchlich. Höhe des Regionalfonds zu gering und Ausstattung wird in keinster Weise dem Verursacherprinzip gerecht Kommunen sollten bei grundsätzlichen Fragen zur Mittelvergabe sowie bei Härtefallregelungen angemessen mitwirken können
Mörfelden-Walldorf, Herr Urhahn am 26.06.2012	Anspruchsgebiet zu klein, Ausweitung des Gebietes auf Stadtteile, da nur so Faktoren wie Reflexionen, Echo oder Flugroutenabweichungen berücksichtigt werden können Vorschläge: - Ermittlung zusätzlich belasteter Gebiete durch „routinemäßige“ Routenabweichungen, durch wiederkehrende Einzelschallereignisse - Möglichkeit der Förderung außerhalb der Schutzzonen über Härtefallkommission anhand konkreter Lärmmessungen bei den Betroffenen - Orientierung nicht an zur Verfügung stehenden Mitteln, sondern an der Belastungssituation	langjährige Unterstützung der Betroffenen, durch z. B. regelmäßige Anpassung der Maßnahmen an den Stand der Technik und ggf. Veranlassung von Austauschprogrammen in diesem Zuge	langjährige Unterstützung der Betroffenen, durch z. B. regelmäßige Anpassung der Maßnahmen an den Stand der Technik und ggf. Veranlassung von Austauschprogrammen in diesem Zuge	Siedlungsbeschränkung durch Flughafen wiegt doppelt schwer, wenn weitere Siedlungsbeschränkungen wie z. B. NATURA 2000 etc. bereits vorh. Vorschläge: - individuelle Neuberechnung der Siedlungsbeschränkungen unter den lokalen Gegebenheiten notw. - langjährige Unterstützung der Betroffenen und Berücksichtigung bei der Verteilung, neben der Siedlungsbeschränkung, auch weitere Kriterien wie z. B. Allgemeine Verlärmung, Lärmin Intensität, Einzelschallereignisse etc., berücksichtigen - Bei Dynamisierung nach dem Prinzip „Solange Lärm, solange Ausgleich“, wäre auch eine Priorisierung der Auszahlungen möglich, die in Kaskaden von den höchstbetroffenen Gemeinden und Stadtteilen, zu den weniger belasteten springt und wieder von vorne beginnt		Da der Gesetzentwurf sich auf Maßnahmen des Passiven Fluglärmschutzes bezieht und als wesentliche Elemente im FluglärmschutzG das Monitoring sowie Entschädigungen vorgesehen sind, sollten diese Pkt. im Regionalfonds Berücksichtigung finden Beteiligung aller betroffenen Kommunen am Richtliniengebungsverfahren, da ansonsten keine ausreichende Beteiligung der Betroffenen sichergestellt werden kann zusätzliche Belastung mit Schadstoffen, zunehmender Flächenverbrauch sowie Belastung durch Zubringerverkehr um den Flughafen, sollte bei Berechnung des Verteilungsquotienten berücksichtigt werden Höhe des Regionalfonds zu gering, Mittel müssen kontinuierlich zur Verfügung gestellt werden, nicht nur einmalig, um Nachhaltigkeit zu gewährleisten und Ausstattung wird in keinster Weise dem Verursacherprinzip gerecht Idee des „Lärmtalers“ sollte zur Speisung des RegFonds aufgegriffen werden. Finanzierung durch Steuermittel ist falscher Ansatz, der Fonds sollte grundsätzlich aus Mitteln der Luftfahrtindustrie gespeist werden Unternehmen, die einen Großteil der Wertschöpfung aus dem Flughafen beziehen, könnten zu einer Abgabe an den RegFonds verpflichtet werden -Gesetzliche Lärmabgaben (ACI-Liste) sollten in den Regionalfonds fließen und es muss in der Öffentlichkeit deutlich gemacht werden, dass die Verursacher auch für die Belastung der Region zur Kasse gebeten werden

Stellungn. von /am	Abgrenzungsgebiet Allgemein	Private Haushalte Zuschüsse/Darlehen	Öffentliche Einrichtungen	Nachhaltige Kommunalentw.	Umzugskostenbeihilfe + Immo. Wertverlust	Sonstige Anmerkungen + Grundsätzliches
				<u>siehe FLK</u> Einteilung der Region in 2-Klassen-Gesellschaft, sofern im Nachhaltigkeitsprogramm von den Fördersummen die Einnahmen der Städte aus dem Betrieb des Flughafens (Gewerbesteuer, Dividende etc.) in Abzug gebracht werden, alle anderen Wertschöpfungsgründe betroffener Kommunen um den Flughafen aber unberücksichtigt bleiben (luftverkehrsbedingte Gewerbesteuerentnahmen betroffener Kommunen)		
Neu-Isenburg, Herr Hunkel am 26.06.2012	Gebietsabgrenzung zu eng gewählt und so nicht vertretbar Vorschlag: Ausweitung auf TSZ 2					Höhe des Regionalfonds zu gering Vorschlag: Ermittlung des tatsächlichen Bedarfs an Lärmschutzmaßnahmen, entsprechende Aufstockung der Mittel und dann erst Verteilung an die Betroffenen
Rüsselsheim, Herr Ebert am 28.06.2012	Gebietsabgrenzung auf Grundlage des FluglärmschutzG nicht richtig, da ab 55 dB(A) + nach 100:100 + ohne Berücksichtigung der Maximalpegel Kein Vergleich mit Lärmschutzzone (53 dB(A) nach 3-Sigma) möglich Vorschlag: Ausweitung auf TSZ 2	- Abgrenzung des Anspruchsgebietes unzureichend – mehr HH sind betroffen - Betrag i. H v. 4.100 € zu gering - laufende Wartungs-/Betriebskosten (insbesondere Lüftung) berücksichtigen - Stand der Technik – notw. Nachrüstung berücksichtigen - Prioritäten setzen, Hochbetroffene und Neubelastete zuerst - Härtefallregelung fehlt Vorschlag: Prüfbereich in gewissem Umkreis der Gebietsabgrenzung einrichten		-Siedlungsbeschränkungsbereich ergibt sich aus dem Regionalplan Südhessen 2020 bzw. dem Regionalen Flächennutzungsplan 2020 und sei im FluglärmschG gar nicht vorgesehen - Kriterium, 50 % der Siedlungsfläche müssten im Siedlungsbeschränkungsbereich liegen, wird abgelehnt, da hierdurch Städte mit großer Fläche bzw. umfangreicher Gewerbe- oder Industrie fläche (auch wenn man nur die besiedelte Fläche zugrundelegen würde, benachteiligt sind + Gemeinden mit wenig Gewerbefläche hinge-	<u>Umzugskostenbeihilfe</u> - Begrenzung auf Hessen nicht nachvollziehbar Vorschlag: Einrichtung einer Wohnraumbörse für effektive Hilfe der Betroffenen	Höhe des Regionalfonds zu gering Aktiver Schallschutz wird gegenüber Passivem Schallschutz und Ausgleichszahlungen vorrangig gesehen Angesichts der Abgrenzungswerte könne nicht davon die Rede sein, dass die Nacht als besonders schutzwürdig angesehen werde. RP DA aktuell unterbesetzt – Antragsfrist 5 Jahre Nachhaltigkeit muss gewährleistet sein, dauerhaftes Programm nötig, keine Einmalzahlung

Stellungn. von /am	Abgrenzungsgebiet Allgemein	Private Haushalte Zuschüsse/Darlehen	Öffentliche Einrichtungen	Nachhaltige Kommunalentw.	Umzugskostenbeihilfe + Immo. Wertverlust	Sonstige Anmerkungen + Grundsätzliches
				gen bevorzugt werden siehe FLK - Eigenfinanzierung des Nachhaltigkeitsprogrammes, sofern man von den Fördersummen die Einnahmen der Städte aus dem Betrieb des Flughafens (Gewerbesteuer, Dividende etc.) noch in Abzug bringen würde		
Griesheim, Frau Winter am 28.06.2012	Gebietsabgrenzung zu eng gewählt Grundsätzlich schließt sich Griesheim den u. g. Ausführungen der Fluglärmkommission an					Höhe des Regionalfonds zu gering Ernsthaftigkeit der Bemühungen zur Kompensation der Beeinträchtigungen durch den Ausbau des Flughafens zweifelhaft, gerade dadurch dass die 335 Mio. € nur teilweise für echte Kompensationsleistungen ausgeschüttet werden und mit den 150 Mio. € in Form von Darlehen, die Kosten für passiven Schallschutz wieder von den Betroffenen selbst zu tragen sind
Frankfurt - BI Eintracht gegen Fluglärm, Herr Scholz am 29.06.2012		Abgrenzung auf Basis des berechneten Lärmpegels in der Nacht, bei Ost- und Westwind gleich 100:100, nicht hinnehmbar Vorschlag: 75 % Westwetter- und 25 % Ostwetterlage mit in die Berechnung einfließen lassen		Abgrenzung auf Basis der Siedlungsbeschränkung der Gesamtfläche einer Gemeinde in TSZ 2, nicht hinnehmbar Vergleich einer Gemeinde wie Raunheim mit Gesamtfläche von 416 ha zur Gesamtfläche der Stadt Frankfurt unplausibel Vorschlag: Aufteilung der Gesamtfläche der Stadt Frankfurt nach Stadtteilen		
Offenbach, Herr Weiß am 04.07.2012	Intention des RegFondsG eindeutig: Unterstützung derjenigen, denen durch das FluglärmschutzG keinerlei Schallschutz zugesprochen wird - Abweichung hiervon nicht nachvollziehbar und Abgrenzung anhand eines neuen Bewertungsverfahrens (TSZ 1 + Nachtschutz LeqNacht 55db(A) 100:100), nur aufgrund	Gebäude in TSZ 2, außerhalb der NSZ, müssen sehr kostenintensiv vom Eigentümer selbst, mit passivem Schallschutz ausgestattet werden, sind aber häufig erstmals von Fluglärm betroffen und teilweise mehr als 50 Jahre alt Vorschlag:	Gesetzl. Anspruch für öffentl. Einrichtung innerhalb TSZ 1 vorh., Tageseinrichtungen (KITAS + Schulen) in NSZ, gehen allerdings leer aus. Da die Lärmwerte in NSZ in der Regel aber höher sind als in der übrigen TSZ 2, sollten vorrangig auch die hier liegenden Einrichtungen ge-			- prinzipiell sollten Bereiche, die bereits eine Förderung nach FluglärmschutzG oder freiwillige Maßnahmen der Fraport in Anspruch genommen haben, keine weiteren Mittel für passiven Schallschutz erhalten - neue Berechnungsgrundlage, die eine vom PPFB und SZVO abweichende Betroffenheit erzeugt, wird abgelehnt - Berechnung nach 100/100 nur dann sinnvoll, wenn dadurch die tatsächl. Belastungen abgebildet und Unterschiede nicht nivelliert werden - Mehrbelastung bei bevorzugt genutzten BR (BR 25 und Starts Richtung 18) muss berücksichtigt werden, ansonsten würde ein qualitativ unterschiedl. Schutzniveau ermittelt. Für den Bürger macht es nämlich einen

Stellungn. von /am	Abgrenzungsgebiet Allgemein	Private Haushalte Zuschüsse/Darlehen	Öffentliche Einrichtungen	Nachhaltige Kommunalentw.	Umzugskostenbeihilfe + Immo. Wertverlust	Sonstige Anmerkungen + Grundsätzliches
	unzureichender Mittel, inakzeptabel. Außerdem ist nicht nachvollziehbar, welche Verkehrszahlen und welches DES, für die Berechnungen zugrunde gelegt wurden. Nicht nachvollziehbar, dass sich bei der Verschneidung der Bereich Anflug auf 07R ggü. TSZ 1 vergrößert, beim Anflug auf 07L aber keine Veränderung eintritt. Ergebnisse im Süden und Südosten ebenso unplausibel. Bei dieser Methode müssten neben Raunheim und Büttelborn eigentlich auch Flörsheim und Nauheim begünstigt sein. Vorschlag: vorrangig TSZ 2 nach SZVO + ggf. Erweiterung um eine Pufferzone	siehe Abbildung 2 Begünstigung der TSZ 2 außerhalb NSZ sowie zusätzl. 500 m Puffer um TSZ 2	geschützt werden. Da diese meisten wohnortnah gelegen sind, wären die Kinder zwar in der Nacht durch die NSZ geschützt, dem Lärm am Tage aber nach wie vor schutzlos ausgesetzt, da in TSZ 2 der Träger für passive Schutzmaßnahmen aufkommen muss Vorschlag: siehe Abbildung 1 Begünstigung der von NSZ überdeckten TSZ 2 = Interventionsz. 1. Die sich durch die NSZ definiert			Unterschied, dem Lärm entweder an 365 (bei BR 18), an 274 (bei BR 25) oder an 91 Tagen (bei BR 07), ausgesetzt zu sein. Zusätzlich verfügbare Ruhephasen also entweder berücksichtigen (anhand Realverteilung) oder bei 100:100 Verteilung die erhöhte Belastung im Außenbereich mit zusätzl. Werten beaufschlagen. Geplante Rückenwindkomponente zu Lasten BR25 erhöht die Belastung nochmals <u>siehe FLK</u> - finanzielle Ausstattung zu gering - Auslegung als nachhaltigen Programm - angemessene Definition des zu schützenden Bereiches

Stellungn. von /am	Abgrenzungsgebiet Allgemein	Grundsätzliches
Raunheim, Herr Jühe bzw. Beschluss der FLK Sonder-Sitzung am 25.06.2012	Unzulänglichkeiten bereits bei der Gebietsabgrenzung für gesetzl. Anspruch (auf Basis ungeeigneter Berechnungsgrundlagen des Fluglärmschutzgesetzes festgelegt), um diese zu kompensieren sollte der Regionalfonds aus 2 Teilen bestehen, Soforthilfe- und Kommunales Nachhaltigkeitsprogramm, mit folgenden Eckpunkten:	<u>I. Soforthilfeprogramm</u> 1. Berechnung der Zone, für die Schutz über das gesetzl. Maß hinaus gewährt werden soll, muss nach 100/100-Regel erfolgen 2. Bestimmung des Schalldämmmaßes ebenfalls nach 100/100 3. Bildung des zu schützende Raumes aus Umhüllender aller Schutzzonen nach Fluglärmschutzgesetz sowie dem sog. ‚Indexgebiet‘ gem. Frankfurter Fluglärminde (FFI) 4. Anspruch rückwirkend zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Bahn 5. Beginn mit Umsetzung der Schutzmaßnahmen in den Bereichen des zu schützenden Raums, wo bislang noch keine Passiven-Schallschutz-Programme realisiert wurden, nach Inbetriebnahme der neuen Bahn aber erheblicher Fluglärm festzustellen ist 6. Ergänztender Schutz unabhängig davon, ob Wohnobjekt vom Eigentümer oder Mieter bewohnt wird 7. Neben Schlaf- sind auch Wohnräume als schützenswert zu erkennen - ggf. Ansatz eines geringeren Schalldämmmaßes für Wohnräume 8. Zentrale Bedeutung hat die Belüftung/Klimatisierung für das Wohnen unter passiven Schallschutzbedingungen, daher ist notwendig vorzusehen, neben hinreichender Zwangsbelüftung auch die Kühlung (zumindest aller zum Schlafen geeigneten Räume) sicherzustellen. 9. sinnvolle Schutzmaßnahmen für schutzwürdige öffentliche Einrichtungen, gemessen an der jeweiligen Nutzung, in jedem Fall funktionsadäquate Verbesserung des Raumklimas, z. B. durch Zwangsbelüftung und Klimatisierung für Kitas, Schulen und Altenheime 10. Im Umkreis von 500 m um die Gebietsgrenze der Schutzzonen sollte ebenfalls Schallschutz gewährt werden, um Härtefälle so weit wie möglich auszuschließen. Im Zusammenhang mit einer Härtefallbetrachtung sollte es im Einzelfall ermöglicht werden, auch außerhalb dieser Zone Lösungen für größere Konfliktpunkte zu schaffen. 11. Für Hauseigentümer in den extrem verlärmten Bereichen rund um den Flughafen, die nicht länger unter einer derartigen Fluglärmbelastung leben wollen, Aufbau eines hinreichendes Wohnraum-Managements, das wirksam hilft, adäquaten Ersatzwohnungsraum zu finden und diesen finanzieren zu können. 12. Schutz- bzw. Hilfemaßnahmen unter Ziffern 7. – 10. sind auf Basis direkter Zuschüsse oder über eine geeignete Kostenübernahmepraxis zu ermöglichen 13. Übernahme entstehender Kosten für erforderlich werdende Wartungs- / Reparaturarbeiten an Schallschutzeinrichtungen 14. Berücksichtigung „Stand der Technik“ und Übernahme der in diesem Zusammenhang entstehenden Kosten für Nachrüstung etc. <u>II. Kommunales Nachhaltigkeitsprogramm</u> 1. Grad der Förderung soll sich an einem Verteilungsmodell orientieren, welches das Ausmaß der Betroffenheit von Siedlungsbeschränkung sowie den in den jeweiligen siedlungsbeschränkten Bereichen der Kommunen anzutreffenden Bevölkerungsanteilen berücksichtigt. 2. Die Höhe der Förderung pro Kommune muss geeignet sein, wirksam gegen fluglärmbedingte Fehlentwicklungen angehen zu können. Erforderlich hierfür erscheinen mindestens € 1.000.000,00 pro 10.000 Einwohner in den der Siedlungsbeschränkung (nach Regionalplanung) unterliegenden Teilen des jeweiligen Stadtgebietes. 3. Die Auszahlungen sind alle drei Jahre zu leisten. Nach spätestens zehn Jahren ist zu prüfen, ob ein Anspruch auf nachhaltige Förderung unter Berücksichtigung der zu diesem Zeitpunkt bestehenden Fluglärmbelastung fortbesteht. 4. Einnahmen von Städten aus dem Betrieb des Flughafens – auf dessen Gelände – (Gewerbesteuer, Dividende, „Vorteilsausgleich“ etc.) werden von Fördersumme abgezogen. 5. Einsatz der Fördermittel für Maßnahmen zur Stabilisierung der sozialen Infrastruktur, insbesondere Maßnahmen, die auf Bildungsförderung von Kindern und Jugendlichen zielen oder einer bildungsorientierten Betreuung dienen. Mittelverwendung nachweispflichtig. 6. Vergabe und Verwendung der Fördermittel sollen von einem Beirat kontrolliert werden, der zugleich die Konkretisierung der Kriterien für eine zielorientierte Verwendung übertragen bekommen sollte. Der Beirat soll zusammengesetzt sein aus je einer Vertreterin/einem Vertreter der förderberechtigten Kommunen sowie einem Vertreter des hessischen Sozialministeriums. 7. Die förderberechtigten Kommunen erhalten die Förderung unter der Voraussetzung, dass sie sich freiwillig dazu verpflichten, von bestehenden Nachverdichtungsmöglichkeiten in den jeweils siedlungsbeschränkten Teilen des Stadtgebietes nur eingeschränkt Gebrauch zu machen. Die demographische Entwicklung wie auch die Tendenz zu mehr Wohnfläche pro Bewohner sollen dahingehend genutzt werden, die Zahl der Hochbetroffenen nicht zusätzlich ansteigen zu lassen

Dezernat III
Stadträtin Brigitte Lindscheid

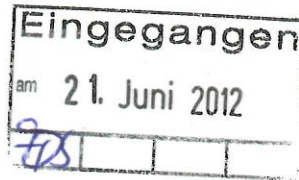
Postfach 11 10 61
64225 Darmstadt

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Gemeinnützige
Umwelthaus GmbH
Rüsselsheimer Straße 100

65451 Kelsterbach



Stadträtin
Brigitte Lindscheid

Neues Rathaus am Luisenplatz
Luisenplatz 5a
64283 Darmstadt
Telefon: 06151 13-2307 u. 13-2308
Telefax: 06151 13-2329
E-Mail: dezernatIII@darmstadt.de
Internet: www.darmstadt.de
Datum:

13. Juni 2012

Entwurf zum Kriterienkatalog des Regionalfonds

Sehr geehrte Damen und Herren,

vorab möchte ich die Gelegenheit nutzen, allen Teilnehmern der Expertengruppe unter Vorsitz von Herrn Landrat Quilling meinen Dank für die ambitionierte und sicherlich nicht einfache Arbeit bei der Entwurfsfassung zum Kriterienkatalog des Regionalfonds auszudrücken.

Gleichwohl bitte ich um Verständnis dafür, dass sich die Wissenschaftsstadt Darmstadt mit dem am 30.5.2012 im Rahmen der Kommunalen Runde zum Forum Flughafen und Region (FFR) vorgelegten Kriterienkatalog nicht einverstanden erklären kann.

Die Nordstadtbezirke der Wissenschaftsstadt Darmstadt (Wixhausen, Arheilgen und Kranichstein) gehören nicht erst seit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens vor allem hinsichtlich der Anzahl der Abflüge zu den höchst betroffenen Regionen.

Darmstadt muss ca. 30 % (Tendenz Ausbau bedingt steigend) des von Frankfurt ausgehenden Abflugverkehrs auf den Routen König-kurz und König-lang ertragen.

Dass vor diesem Hintergrund der jetzt schon bestehenden und künftig zunehmenden Fluglärm-belastung aus dem Regionalfonds letztendlich für die Darmstädter Bevölkerung kein Nutzen erwachsen soll, kann aus hiesiger Sicht nicht hingenommen werden.

Zu dem vorliegenden Entwurf des Kriterienkataloges nehme ich daher wie folgt Stellung:

Vertretung der Region:

Im Rahmen der Allianz für Lärmschutz 2012 wurde das FFR gebeten, als Vertreter der Region innerhalb von drei Monaten einen Kriterienkatalog zu erarbeiten und Vorschläge zur sach- und wirkungs-orientierten Mittelvergabe für die im Regionalfonds bereitzustellenden Mittel vorzulegen.

Eine eigens dafür gegründete Expertengruppe hat diesen Auftrag angenommen und entsprechende Vorschläge, welche zur Diskussion stehen, erarbeitet.

Die Wissenschaftsstadt Darmstadt vertritt neben eigenen Belangen die Bedürfnisse von ca. 149.000 Einwohnern in der Region. Es ist dem vorliegenden Kriterienkatalog nicht zu entnehmen, dass die besondere Belastung der Wissenschaftsstadt Darmstadt und ihrer Bevölkerung durch steigende Abflughäufigkeiten hinreichend berücksichtigt worden ist.

Durch das vorliegende Ergebnis fühlt sich die Wissenschaftsstadt Darmstadt nicht in ausreichendem Maße vertreten, was bereits in der kommunalen Runde am 30. Mai 2012 kommuniziert worden ist.

Grundsatz:

Der dem Papier zu Grunde liegende Grundsatz, den gesetzlichen Anspruch auf passiven Schallschutz mit Mitteln des Regionalfonds zeitlich vorzuziehen und zusätzlich qualitativ aufzustocken, wird begrüßt.

Erheblich kritisiert wird allerdings die geplante Umsetzung dieses Grundsatzes.

Dass die mit dem Regionalfond verfolgte Aufwertung des gesetzlichen Schallschutzanspruchs nicht allen Anspruchsberechtigten innerhalb des gesetzlich definierten Lärmschutzbereiches zu Gute kommen soll, sondern lediglich einer besonders definierten Teilmenge hieraus, führt zu Ungerechtigkeiten, welche die Wissenschaftsstadt Darmstadt weder mittragen, noch gutheißen kann.

Aufteilung der verfügbaren Mittel:

Die Expertengruppe ist bei der Erstellung des Kriterienkataloges von der ursprünglichen Intention des Regionalfonds-Gebers abgewichen und hat die prozentuale Verteilung der zur Verfügung stehenden Mittel zu Gunsten der Privathaushalte aufgestockt, zu Lasten kommunaler Einrichtungen reduziert und darüber hinaus als weiteres Förderfeld die "Nachhaltige Kommunalentwicklung" vorgeschlagen.

Die Idee eines Förderfeldes „Nachhaltige Kommunalentwicklung“ wird dem Grunde nach begrüßt, jedoch in der vorgesehenen Realisierungsform abgelehnt. Ich verweise diesbezüglich auf spätere Ausführungen in diesem Schreiben.

Förderfeld Privathaushalte/Zuschüsse:

Zur Unterstützung privater Haushalte sollen Mittel bereitgestellt werden, welche die Umsetzung gesetzlicher Ansprüche ohne Wartefrist ab sofort ermöglichen und diese qualitativ aufstocken sollen.

Die Abgrenzung des Anspruchsgebietes wird definiert aus der Umhüllenden der Tagschutzzone 1 (Lärmschutz-Verordnung) und einem neu ermittelten „Nachtschutzbereich“ (≥ 55 dB, berechnet nach 100:100). Dieser Nachtschutzbereich ist in der Fläche kleiner als die gesetzlich festgesetzte Nachtschutzzone gemäß Lärmschutz-Verordnung (≥ 50 dB).

Von den gem. Entwurf begünstigten 17.100 Haushalten sollen Zuschüsse aus dem Regionalfonds bis jeweils maximal 4.100 € abgerufen werden können. Optional besteht die Möglichkeit einer Erstattung von Umzugskosten.

Für die hoch betroffenen Nord-Stadtbezirke der Wissenschaftsstadt Darmstadt ermitteln Sie insgesamt ein berechtigtes Gebäude mit zwei Haushalten und vier Einwohnern.

Diese quantitativ ermittelte Anspruchsberechtigung ist in Anbetracht der zunehmend steigenden Fluglärmbelastung im Norden Darmstadts geradezu absurd. Die mit dem vorliegenden Kriterienkatalog einhergehende Verharmlosung der Fluglärmsituation in Darmstadt ist inakzeptabel und in der Öffentlichkeit nicht vermittelbar.

Darüber hinaus wird durch die lediglich bedingt positiv ausfallende Anwendung des Modus 100:100 abweichend von der in der Lärmschutz-Verordnung angewandten Real-Verteilung insgesamt in der Region eine künstlich veränderte Anspruchsberechtigung definiert, welche aus unterschiedlichen Gründen überwiegend als ungerecht empfunden werden muss.

Ich schlage daher vor, als Abgrenzungsgebiet eine Umhüllende aus den in der Lärmschutz-Verordnung definierten Tagschutzzone 2 und der Nachtschutzzone (≥ 50 dB und Häufigkeitsmerkmal 6 x 53 dB) in Ansatz zu bringen.

Dabei ließe es sich durchaus vertreten, für Anspruchsberechtigte in den Tagschutzzonen 1 und 2 sowie der Nachtschutzzone jeweils unterschiedlich hoch bemessene Maximalzuschüsse zu definieren, um die unterschiedlich ausgeprägten Lärmbelastungen zu berücksichtigen.

Mit der daraus zwangsläufig resultierenden Erhöhung der Anzahl anspruchsberechtigter Haushalte wird zwar Ihr Ansinnen zur Finanzierung sinnvoller Maßnahmen im Einzelfall ausreichend hoch bemessene Mittel zuzuweisen etwas erschwert, jedoch nicht unmöglich gemacht.

Zumindest würden mit einem modifizierten Vorschlag deutlich höhere Akzeptanz geschaffen und Vorwürfe innerhalb der Region wegen etwaiger "Bevorteilung Weniger oder ausschließlich NW-Landebahn-Belasteter" von vornherein vermieden.

Förderfeld Privathaushalte/Darlehen:

Die Bereitstellung zinsvergünstigter Darlehen für private Haushalte zur Finanzierung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes wird dem Grunde nach begrüßt.

Auch die Idee zur Bereitstellung eines Nebenkostendarlehens im Falle des Immobilienverkaufs und Neuerwerbs wird - bei allem Sarkasmus, den man mit sowohl mit dieser Förderpassage als auch der vorgesehenen Umzugskostenerstattung anfacht - mitgetragen.

Hinsichtlich der Abgrenzung des Anspruchsgebietes verweise ich auf meine Ausführungen zum vorhergehenden Förderfeld Privathaushalte/Darlehen (Tagschutzzone 2 und Nachtschutzzone).

Förderfeld Öffentliche Einrichtungen:

Für öffentliche Einrichtungen sollen Mittel bereitgestellt werden, um Maßnahmen des passiven Schallschutzes über das gesetzliche Maß hinaus zu finanzieren. Anspruchsberechtigt sollen hierbei nur Schulen und Kindertagesstätten sein, welche innerhalb der Tagschutzzone 1 liegen.

Die Reduktion der Anspruchsberechtigung auf die Tag-Schutzzone 1 benachteiligt öffentliche Einrichtungen in der Tag-Schutzzone 2, welche nur unwesentlich niedrigeren Lärmbelastungen ausgesetzt sind. Das besondere Schutzbedürfnis von Kindern auch in der Tagschutzzone 2 wird mit dem vorliegenden Kriterienkatalog negiert.

Ich schlage daher vor, die Anspruchsberechtigung für Schulen und Kindertagesstätten ebenfalls auf die Tagschutzzone 2 auszudehnen, wobei ich auch hier eine gegenüber der Tagschutzzone 1 maßvoll reduzierte Zuschusshöhe durchaus vertreten könnte.

Förderfeld Nachhaltige Kommunalentwicklung:

Die Idee zur Aufnahme eines weiteren Förderfeldes zur Verbesserung der kommunalen Sozial- und Bildungsinfrastruktur, der Verlegung bedürftiger Einrichtungen sowie der Kinder- und Jugendbildungsarbeit wird grundsätzlich unterstützt. Allerdings bereitet die vorgesehene Abgrenzung des Anspruchsgebietes und die Ermittlung der Anspruchsberechtigten erhebliche Probleme.

Nach dem vorliegenden Vorschlag sollen ausschließlich Kommunen anspruchsberechtigt sein, deren Siedlungsfläche zu mehr als 50 % im Siedlungsbeschränkungsbereich der Tag-Schutzzone 2 liegt.

Von den 23 bewerteten Kommunen mit Ortslagen in der Tag-Schutzzone 2 erfüllen lediglich sieben Kommunen diese Anforderungen. Erfasst werden dabei Kommunen mit Ortslagen von 200,3 ha bis 1.024,8 ha. Von diesen anspruchsberechtigten Kommunen weisen sechs Kommunen eine geringere Ortslage in der Schutzzone auf, als zum Beispiel die Städte Rüsselsheim, Darmstadt oder Frankfurt am Main.

Mit dem verwendeten Schlüssel werden allein in Darmstadt 421,2 ha betroffene Ortslage als nicht anspruchsberechtigt klassifiziert, wohingegen im Falle der sechs anspruchsberechtigten Kommunen gerade mal Werte von 200,3 bis 414,6 ha erreicht werden.

Dieser Verteilungsschlüssel führt zu einer erheblichen Ungleichbehandlung in der Region.

Aus meiner Sicht wäre es vertretbarer, wenn bei der Ermittlung der Flächenanteile und der sich daraus ableitenden Anspruchsberechtigung

- entweder bei Aufrechterhaltung der Gesamtfläche als Bezugsfläche allein einer Kommune bestehenden Siedlungsbeschränkungsbereiche (Fluglärm, Naturschutz- und Landschaftsschutz, FFH, Vogelschutzrichtlinie etc.) Berücksichtigung fänden
- oder (thematisch prioritär) ausschließlich eine ortsteilbezogene Relation hergestellt werden würde.

Grundsätzliches

Ich bedaure außerordentlich, dass die besonderen Betroffenheiten der durch die Ausbau bedingt erhöhten Abflughzahlen belasteten Südanrainer-Kommunen im vorliegenden Kriterienkatalog keinen Eingang gefunden haben.

Stattdessen wurde durch besondere Abgrenzungsdefinitionen eine Elitär-Betroffenheit relativ weniger Haushalte vorgenommen, was m.E. eindeutig dem eigentlichen Ansinnen des Regionalfonds-Gebers zum Vorziehen und qualitativen Aufwerten des gesetzlichen Anspruchs widerspricht.

Faktisch ist vorgesehen, große Bevölkerungsanteile mit gesetzlichem Anspruch nicht am Regionalfonds partizipieren zu lassen.

Ich mahne daher dringend eine Überarbeitung des Kriterienkataloges zum Regionalfonds i.S. dieses Schreibens an.

Insgesamt gelange ich ferner zu dem Ergebnis, dass die Höhe der in den Regionalfonds eingespeisten Mittel bei weitem nicht ausreicht, den berechtigten Bedürfnissen und Anforderungen der Region Rechnung zu tragen.

Ich schlage daher vor, das vorgesehene Einspeisevolumen als Erstausbattungsbetrag zu definieren und für die kommenden Jahre im Haushalt des Landes Hessen weitere nennenswerte Mitteleinspeisungen vorzusehen.

Nur über eine jährlich mit nennenswerten Haushaltsmitteln versehene Beständigkeit und Liquiditätssteigerung des Regionalfonds kann dem ursprünglichen Begehr der Allianz für Fluglärm zur Entlastung der Betroffenen nachhaltig Rechnung getragen werden.

Andernfalls wird das Konstrukt des Regionalfonds nicht die in der Öffentlichkeit publizierte Wirkung entfalten können.

Mit freundlichen Grüßen



Brigitte Lindscheid
Stadträtin

Magistrat der Stadt Mühlheim am Main

Fachbereich VI - Bauen und Liegenschaften

heim
am
mühl
main

Magistrat der Stadt Mühlheim am Main
Postfach 1451 | 63154 Mühlheim am Main

An das
Forum Flughafen und Region
Rüsselsheimer Str. 100
65451 Kelsterbach

Datum: 19.06.2012

Unser Zeichen: FB VI/Ho

Treffen der kommunalen Vertreter im FFR am 30. Mai 2012: Vorschlag zur Verteilung der Gelder aus dem Regionalfond

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Einrichtung eines Regionalfonds begrüßen wir sehr und danken für die vorgestellte Idee zur Verteilung der Gelder aus dem Fond. Bei dem Treffen der kommunalen Vertreter im FFR am 30. Mai 2012 wurde die Möglichkeit vereinbart, bis zum 25.6.2012 weitere Vorschläge für die Ausschüttung des Regionalfonds einzureichen, was wir nachfolgend tun möchten.

Wir beziehen uns dabei auf den uns vorliegenden Entwurf für ein Gesetz zur Einrichtung eines Regionalfonds (Regionalfondsgesetz) vom 2. Mai 2012 (Hessischer Landtag, Drucksache 18/5592).

Unter Punkt A. „Problem“ dieses Gesetzentwurfes heißt es: *„Der Kreis dieser (vom Fluglärm betroffenen, Anm. d. V.) Kommunen und Privatpersonen ist größer als der der Berechtigten, die aufgrund des Fluglärmgesetzes in Verbindung mit der Verordnung über die Festsetzung des Lärmschutzbereichs für den Verkehrsflughafen Frankfurt/Main Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen und auf Entschädigung für Beeinträchtigungen des Außenwohnbereichs haben. Dies war für die Landesregierung und die Luftverkehrsakteure am und um den Flughafen Frankfurt/Main Anlass zu einer intensiven Diskussion über weitere fakultative Schritte und zusätzliche ortsspezifische Maßnahmen, die der besonderen Bedeutung des Flughafens Frankfurt und den Interessen der Betroffenen Rechnung tragen.“*

Sehr deutlich wird hier die Intention der Landesregierung, mit dem Regionalfond vor allem diejenigen vom Fluglärm Betroffenen zu berücksichtigen, die bisher **keinen** gesetzlichen Anspruch auf einen finanziellen Ausgleich geltend machen können.

Aus diesem Grund trifft die in der FFR-Sitzung am 30. Mai 2012 vorgestellte Idee, den Großteil der im Regionalfond zur Verfügung stehenden Mittel auf die Betroffenen einer Nacht- und der Tagschutzzone 1 auszuschütten, aus unserer Sicht nicht die ursprüngliche Intention des Gesetzentwurfes. Beide in diesem Zusammenhang vorgestellten Ziele, die

Der Magistrat der Stadt
Mühlheim am Main
FB VI - Hochbau,
Stadtökologie u. Umweltschutz
Friedensstraße 20
63165 Mühlheim am Main
Rathaus
Telefon 06108 - 601 0
www.muehlheim.de

Dipl.-Geogr. M.Eng.
Petra Hopfgarten
Sachbearbeitung
Zimmer 216, 2. OG
Telefon 06108 - 601 804
Telefax 06108 - 601 84 825
p.hopfgarten@stadt-
muehlheim.de

Sprechzeiten Rathaus
Telefon 06108 - 601 0
Montag, Dienstag, Donnerstag
und Freitag
8.30 - 12.00 Uhr
Dienstag
14.00 - 17.45 Uhr

Sprechzeiten
Zentraler Bürger-Service
Telefon 06108 - 601 999
Montag bis Freitag
8.00 - 12.00 Uhr
Dienstag und Donnerstag
14.00 - 18.00 Uhr

Bankverbindung
Sparkasse Langen-Seligenstadt
BLZ 506 521 24
Konto 80 52 003
Vereinigte Volksbank
Maingau eG
BLZ 505 613 15
Konto 183 10 11

qualitative Verbesserung des gesetzlichen Schutzes sowie das Vorziehen des gesetzlichen Anspruchs, entsprechen unserer Meinung nach nicht den formulierten Zielen der Landesregierung auf Unterstützung der Betroffenen ohne bisherigen gesetzlichen Anspruch auf finanziellen Ausgleich.

Zudem lehnen wir eine Neufestlegung der Nachtschutzzone auf eine 100:100-Berechnung ab, da dies die östlich des Flughafens liegenden Kommunen benachteiligen würde.

Die geplante Gewährung von Umzugskostenhilfen sehen wir kritisch. Unser kommunales Interesse liegt darin, Bürgerinnen und Bürgern in unserer Kommune eine Umgebung mit hoher Lebensqualität zu bieten, in der sie auch zukünftig gern wohnen. Dem durch den Ausbau des Flughafens und die damit verbundene enorme Zunahme an Fluglärm begründeten Einschnitt in der Lebensqualität durch die Förderung der Abwanderung zu begegnen, ist aus kommunaler Sicht eine Schachmatteredklärung und konterkariert die Bestrebungen der Städte und Gemeinden zum Erhalt bzw. zur Förderung einer ausgewogenen Sozialstruktur. Vielmehr muss durch aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen weiterhin alles daran gesetzt werden, die Lebensqualität im Umfeld des Flughafens wieder zu steigern.

Alternativ möchten wir folgenden Vorschlag unterbreiten:

Um die vom Fluglärm Betroffenen zu berücksichtigen, die in bzw. nahe an einer Lärmschutzzone liegen, bisher aber keinen gesetzlichen Anspruch auf finanziellen Ausgleich für bauliche Schallschutzmaßnahmen geltend machen können, schlagen wir die Bildung einer Regionalfondzone vor, bestehend aus der Tagschutzzone 2 mit einer 1 km – Pufferzone, abzüglich der Gebiete der per Verordnung festgesetzten Tagschutzzone 1 und der Nachtschutzzone (s. Abbildungen 1 und 2).

Abbildung 1: Bildung einer Regionalfondzone aus Tagschutzzone 2 mit 1 km-Puffer abzüglich der Tagschutzzone 1 und der Nachtschutzzone

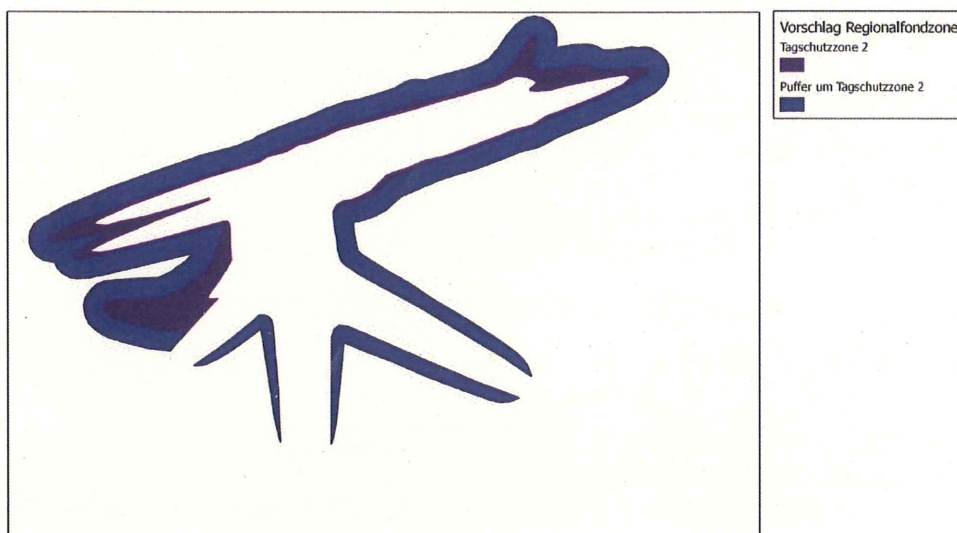
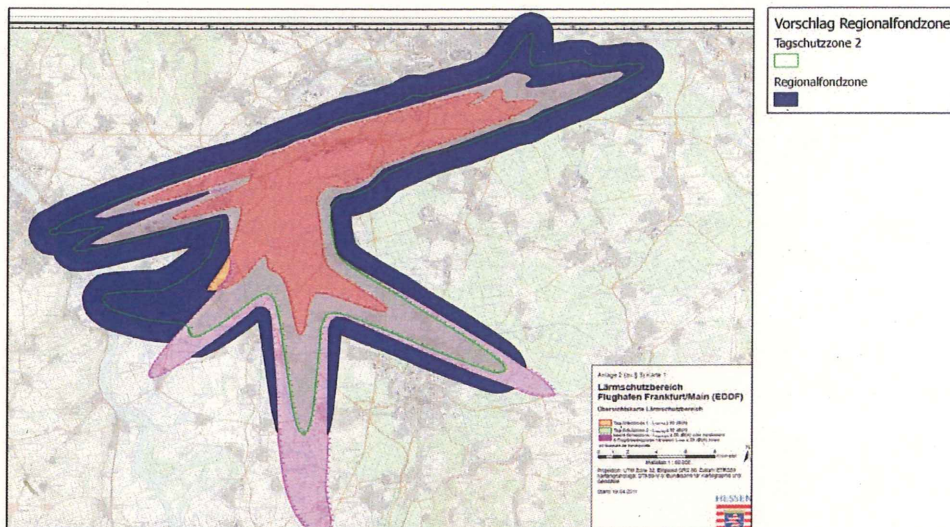


Abbildung 2: Lage der Regionalfondzone im Raum



Den Vorteil dieser Herangehensweise sehen wir in der Berücksichtigung der Grundidee des Entwurfs zum Regionalfondgesetz, einen finanziellen Ausgleich für die Personen und Gebiete zu schaffen, die bisher keinen gesetzlichen Anspruch geltend machen können. Die in der Tagsschutzzone 2 liegenden Privatpersonen und Gemeindegebiete könnten dabei stärker berücksichtigt werden als die in der Pufferzone. Auch die durch den Bau der Landebahn Nordwest neu vom Fluglärm Betroffenen können so angemessen berücksichtigt werden. Die in der Sitzung im FFR am 30. Mai 2012 vorgestellte Zielsetzung, die räumliche Ausdehnung des Anspruchsgebiets so zu wählen, dass für den Einzelnen eine genügend große Summe für einen guten Lärmschutz zur Verfügung steht, bleibt bei unserem Vorschlag gewahrt. Die anvisierte Aufteilung des Regionalfonds von ca. 60% an Privatpersonen und 30% an öffentliche Einrichtungen für passive Lärmschutzmaßnahmen sowie 10% für die nachhaltige Kommunalentwicklung auf der in Abbildung 1 dargestellten Fläche lässt angemessene Beträge für den einzelnen Anspruchsberechtigten erwarten.

Das Forum Flughafen und Region sollte dennoch nachdrücklich bei der Landesregierung auf eine Erhöhung des Regionalfondtopfes hinwirken. Der Topf ist zu klein, um der Vielzahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen und Kommunen in der gesamten Rhein-Main-Region einen angemessenen finanziellen Ausgleich zu bieten. Das Verursacherprinzip, nach dem die Kosten zur Beseitigung und zum Ausgleich von Umweltbeeinträchtigungen dem Verursacher zugerechnet werden, sollte hier stärkere Beachtung finden und die FRAPORT AG in einem höheren Maße an den Kosten beteiligen. Zu fordern ist unserer Auffassung nach auch die gesetzliche Verankerung einer Neuauflage des Regionalfonds bei zukünftiger Neufestsetzung der Lärmschutzzonen.

Wir hoffen, dass unsere Vorschläge in der weiteren Erörterung im FFR Berücksichtigung finden.

Mit freundlichen Grüßen

Daniel Tybussek

Daniel Tybussek
Bürgermeister



Der Magistrat der Stadt Kelsterbach

65451 Kelsterbach • Mörfelder Straße 33 • 65443 Kelsterbach • Postfach 1453

Der Magistrat der Stadt Kelsterbach - Postfach 1453 - 65443 Kelsterbach

Telefon: 06107 / 773-0
Durchwahl: 06107 / 773-402
Telefax: 06107 / 774-400
j.schaab@kelsterbach.de
Bearbeiter: Jochen Schaab

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH
Rüsselsheimer Straße 100
65451 Kelsterbach

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Nachricht vom

Unser Zeichen
Öa-js

Kelsterbach, den
21.06.2012

Stellungnahme Förderkriterien Regionalpakets „Passiver Schallschutz“

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Sitzung der kommunalen Vertreter im Forum Flughafen und Region (FFR) am 30. Mai 2012 wurden die Förderkriterien des Regionalfondspakets „Passiver Schallschutz“ vorgestellt. Es wurde vereinbart, dass alle Kommunen und Organisationen im Konvent bis zum 25. Juni 2012 die Möglichkeit haben, Vorschläge zu dem Entwurf des Kriterienkatalogs einzubringen. Wir möchten diese Gelegenheit gerne nutzen und melden nachfolgende Aspekte an:

Einleitend möchten wir die Einrichtung des Regionalfonds durch die Allianz für Lärmschutz begrüßen. Desgleichen erkennen wir die Arbeit der Expertengruppe unter Leitung von Landrat Quilling an, sich der gleichermaßen schwierigen und anspruchsvollen Aufgabe der Kriterienbildung für den Regionalfonds zu stellen und den vorliegenden Entwurf vorzulegen.

Grundsatz

Den gewählten Grundsatz, mit den Mitteln des Regionalfonds den gesetzlichen Anspruch auf passiven Schallschutz zeitlich vorzuziehen und qualitativ aufzustocken, können wir nachvollziehen. Die im sogenannten Fluglärmschutzgesetz niedergelegten Regelungen zur Entschädigung der Betroffenen von Fluglärm haben wir von Anfang an als ungenügend

/2

Konten der Stadtkasse Kelsterbach:

Postgiroamt Frankfurt a. M., Nr.: 66 01-601, BLZ: 500 100 60
Kreissparkasse Groß-Gerau, Hauptzweigstelle Kelsterbach, Nr.: 5 000 013, BLZ: 508 525 53
Frankfurter Volksbank eG, NL Kelsterbach, Nr.: 410 1550 589, BLZ: 501 900 00

Sprechzeiten:

montag, dienstags
mittwochs u. freitag 08.00 - 12.00 Uhr
donnerstag 14.00 - 18.00 Uhr

betrachtet. In diesem Zusammenhang fordern wir die Hessische Landesregierung auf, sich auf Ebene der Bundesgesetzgebung für eine bessere Ausgestaltung des Schutzes vor Fluglärm einzusetzen. Gleichwohl möchten wir deutlich machen, dass der passive Schallschutz nach unserer Auffassung als Instrument der „Ultima Ratio“ zu betrachten ist. Maßnahmen des aktiven Schallschutzes sind grundsätzlich vorzuziehen, um die Lärmbelastung zu begrenzen bzw. zu reduzieren. Hier möchten wir insbesondere auf die verbindliche Festschreibung von Lärmobergrenzen verweisen. Mit solchen Regelungen wäre es einerseits möglich, dem Luftverkehr Entwicklungsmöglichkeiten offen zu halten, andererseits aber die verbindliche Vorgabe zu machen, dass gegenwärtige Lärmniveau nicht zu überschreiten.

Verfügbare Mittel

Die im Entwurf des Kriterienkatalogs für den Regionalfonds veranschlagten Finanzmittel erachten wir als zu gering. Die ungenügende finanzielle Ausstattung ist von grundsätzlicher Bedeutung. Sie ist beispielsweise bestimmend für die im Entwurf getroffene Gebietsabgrenzung, die für die berechtigten privaten Haushalte kleiner als das gesetzlich definierte Anspruchsgebiet ist. Wir fordern daher die Hessische Landesregierung auf, die Mittel für den Regionalfond deutlich zu erhöhen. Damit könnte auch dem Aspekt der Nachhaltigkeit Rechnung getragen werden, um die mit dem Lärm verbundenen Folgekosten zu berücksichtigen.

Gebietsabgrenzung

Die Gebietsabtrennung des vorliegenden Entwurfs basiert auf den Berechnungsgrundlagen des Fluglärmschutzgesetzes. Diese Grundlagen erachten wir als ungeeignet mit der Folge, dass das zu schützende Gebiet viel zu klein gefasst ist und zudem die erforderlichen Maßnahmen deutlich zu gering angesetzt und damit unterschätzt werden. Unabhängig von dieser grundsätzlichen Kritik, müssten bei der Gebietsabgrenzung der Anspruchsberechtigten nach unserer Auffassung folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Einbeziehung des Bodenlärms
- Erweiterung der Schutzansprüche für Gewerbebetriebe oder Büros, deren Ansprüche das Fluglärmschutzgesetz nicht abschließend regelt
- Entwicklung eines Konzeptes für Gesamtlärm bzw. sogenannten Kombinationsbelastungen, auch unter Einbeziehung der Luftschadstoffe
- Entschädigung für einzelne Lärmnächte mit erheblichen nächtlichen Flugbewegungen oder unvermeidbaren Vermessungsflügen
- rückwirkende Förderung von Personen, die auf absehbare Zeit vor oder nach der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest bereits auf eigene Rechnung tätig wurden
- grundsätzliche Berücksichtigung der Schulen und Kindertagesstätten, die in der Pufferzone von 500 m um die Tagschutzzone 1 liegen

- Berücksichtigung der Kommunen, die mit über 10% ihrer Ortslagen in der Tagschutzzone 2 liegen mit einem pauschalen Betrag von 1.000 € je Hektar in der TSZ 2

Wir würden uns freuen, wenn unsere Anregungen in dem Kriterienkatalog Berücksichtigung finden.

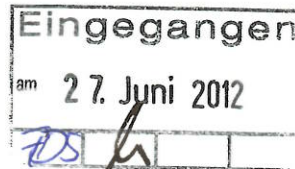
Mit freundlichen Grüßen

(Manfred Ockel)
Bürgermeister

MICHAEL ANTENBRINK
BÜRGERMEISTER

65439 FLÖRSHEIM AM MAIN
RATHAUS – BAHNHOFSTRASSE 12
TEL. 06145 955-200 FAX 06145 955-298
E-Mail: michael.antenbrink@floersheim-main.de

An den Vorstand des
Forum Flughafen und Region
Herrn Landrat Oliver Quilling
Rüsselsheimer Straße 100
65451 Kelsterbach



Ö am Exp.-G.

Flörsheim am Main, 25. Juni 2012

Stellungnahme zum Entwurf eines Kriterienkatalogs für den Regionalfond

Sehr geehrter Herr Landrat Quilling,

unter Bezugnahme auf unser Gespräch vom 30. Mai 2012 im Umwelthaus sende ich Ihnen meine Stellungnahme zum Entwurf eines Kriterienkatalogs.

Mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nordwest am Frankfurter Flughafen ist offensichtlich geworden, dass das im Jahr 2007 geänderte Fluglärmschutzgesetz einen nur unzureichenden passiven Lärmschutz gerade für die Hochbetroffenen bietet. Vor diesem Hintergrund ist der Grundsatz des Kriterienkatalogs ausdrücklich zu begrüßen, dass der gesetzliche Anspruch auf passiven Schallschutz zeitlich vorgezogen und qualitativ durch Mittel des Regionalfonds aufgestockt wird.

Nach den Vorgaben des Fluglärmschutzgesetzes sind als hoch betroffen all diejenigen anzusehen, die in der Tagschutzzone 1 bzw. in der Nachtschutzzone leben. Die im Kriterienkatalog enthaltene Einschränkung der Nachtschutzzone ist so nicht nachvollziehbar und auch nicht durch eine unzureichende finanzielle Ausstattung des Regionalfonds zu rechtfertigen. Um Ungerechtigkeiten zu vermeiden, sollte sich die Förderung auf die gesetzlich vorgegebene Zonenabgrenzung beschränken und somit auf die Hochbetroffenen der Tagschutzzone 1. Da die finanzielle Ausstattung des Fond offensichtlich völlig unzureichend ist und auch in keiner Weise dem Verursacherprinzip gerecht wird, sollte in Verbindung mit der unverzichtbaren Forderung nach einer angemessenen Ausstattung des Regionalfonds der beabsichtigte Ansatz einer Neudefinition des Nachschutzbereiches aufgegeben werden und durch eine zeitliche Priorisierung ersetzt werden.

So könnte zunächst ein angemessener passiver Schallschutz in der Tagschutzzone 1 gefördert und anschließend mit zusätzlichen Mittel eine Förderung in der Nachtschutzzone realisiert werden. Damit wird auch die Forderung nach einer nachhaltigen oder dauerhaften Ausrichtung des Regionalfonds deutlich unterstrichen, zumindest bis die rechtlichen Grundlagen für einen angemessenen gesetzlichen Schallschutz geschaffen sind.

Soweit erforderlich, muss die Berechnung für ein hinreichendes Maß an Schallschutz auf der Grundlage der 100/100-Regel erfolgen.

Eine Antragsabwicklung über das Regierungspräsidium Darmstadt ist im Sinne einer Vereinfachung des Antragsverfahrens zu begrüßen. Mit dem Versenden eines Bescheids über eine gesetzliche Bezuschussung sollten die Antragsteller in den Fördergebieten des Regionalfonds gerade bei negativen Bescheiden auf die Förderungsmöglichkeiten aus dem Regionalfond besonders hingewiesen werden.

Im Unterschied zum CASA-Programm, das den Hochbetroffenen einen Vermögensschaden ersparen will, müssen die Umzugskostenbeihilfen des Regionalfonds als eine „Entsiedlungs-Prämie“ aufgefasst werden. Im Sinne einer nachhaltigen Verwendung sollten diese Mittel eher den betroffenen Kommunen für Kompensationsmaßnahmen oder den Betroffenen in der Nachtschutzzone für einen angemessenen passiven Schallschutz zur Verfügung stehen.

Eine Ausschlussfrist von fünf Jahren für das Beantragen und eine identische Umsetzungsfrist von fünf Jahren für Zuschussanträge erscheint widersprüchlich.

Bei der Förderung öffentlicher Einrichtungen sollten Kindertagesstätten gegenüber Schulen vorrangig gefördert werden.

Die Absicht, Fördermittel für eine nachhaltige Kommunalentwicklung bereitzustellen, möchte ich ausdrücklich unterstützen. Bei der Verwendung der Mittel sollte aber den jeweiligen Kommunen ein größtmöglicher Gestaltungsspielraum eingeräumt werden.

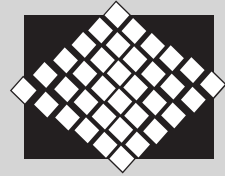
Bei grundsätzlichen Fragen zur Vergabe der Fördermittel und bei der Regelung von Härtefällen sollen die betroffenen Kommunen innerhalb des Fördergebietes angemessen mitwirken.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme möchte ich mich bedanken, selbstverständlich stehe ich Ihnen gerne für eventuelle Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Anténbrink



Erster Stadtrat Postfach 1455 64529 Mörfelden-Walldorf

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH
Herrn Günter Lanz
Rüsselsheimer Straße 100
65451 Kelsterbach

Rathaus Walldorf - Zimmer 1.05

Telefon-Zentrale: 06105 / 938 - 0
Durchwahl: 06105 / 938 - 202/-201
Telefax: 06105 / 938 - 222
franz.urhahn@moerfelden-walldorf.de

Datum: 26.06.2012

Stellungnahme zum „Entwurf Kriterienkatalog Regionalfond“ des Forum Flughafen und Region

Sehr geehrter Herr Lanz,

in der Anlage erhalten Sie die Stellungnahme zum „Entwurf Kriterienkatalog Regionalfond“ des Forum Flughafen und Region.

Da ich die Sitzung der Fluglärmkommission abwarten wollte, und gestern Nachmittag verhindert war, sende ich Ihnen die Stellungnahme erst heute zu. Dementsprechend beinhaltet selbige eine Anmerkung zur Stellungnahme der Fluglärmkommission.

Mit freundlichen Grüßen

Franz Rudolf Urhahn
Erster Stadtrat

Stellungnahme zum „Entwurf Kriterienkatalog Regionalfond“ des ForumFlughafen und Region

Der Regionalfond sollte die Möglichkeit bieten, die Fluglärmbeeinträchtigten der gesamten Region zu entlasten. Hierbei ist der Ansatz, wie er dem „Entwurf Kriterienkatalog Regionalfonds“ des Forum Flughafen und Region zu entnehmen ist, nicht ausreichend. Bei diesem Entwurf werden nur die durch die Lärmschutzzonen (§ 2 FlugLärmG) festgelegten Höchst- und Hochbeeinträchtigten berücksichtigt. Nach unserem Erachten sollte die Region auch über die Lärmschutzbereiche hinweg bei der Mittelvergabe berücksichtigt werden. Passiver Lärmschutz muss durch den Regionalfond auch in betroffenen Gebieten gewährleistet sein, die nicht in der Tagschutzzone 1 und in der Nachtschutzzone liegen. Um eine wirksame, nachhaltige Entlastung der Region durch den Fond zu erreichen, ist es notwendig Mittel nicht nur einmalig auszuschiütten, sondern kontinuierlich Gelder für die Region zur Verfügung zu stellen.

Verfügbare Mittel

Bei der jetzigen finanziellen Ausstattung kann durch den Regionalfond keine wirkliche Linderung der immensen Fluglärmbeeinträchtigung der Region erreicht werden. Eine Erhöhung der Landesmittel und eine Ausweitung der „Finanzierer“ sind daher unumgänglich um eine Nachhaltigkeit zu gewährleisten. Grundsätzlich sollte der Fond allerdings nur aus Mitteln der Luftfahrtindustrie gespeist werden. Steuermittel sind hier der falsche Ansatz.

Zusätzlich sollten die Unternehmen, die einen großen Teil der Wertschöpfung aus dem Flughafen beziehen, zu einer Abgabe an den Regionalfond verpflichtet werden. Um dem Verursacherprinzip mehr Rechnung zu tragen, sollte die Idee des „Lärmtalers“ zur Speisung des Regionalfonds aufgegriffen werden, um auch das „individuelle Verursacherprinzip“ in die gesamte Ausgleichsfinanzierung mit ein zu beziehen.

Weiterhin sollten die gesetzlichen Lärmabgaben, entsprechend der Lärmkategorisierung des Fluggerätes (ACI- Liste), in den Regionalfond eingebracht werden.

Wichtig wäre hierbei auch in der öffentlichen Kommunikation deutlich zu machen, dass für eine Belastung der Region auch „bezahlt“ werden muss.

Gebietsabgrenzung

Nach unserem Erachten sollte die Region auch über die Lärmschutzbereiche hinweg bei der Mittelvergabe berücksichtigt werden. Passiver Lärmschutz muss durch den Regionalfond auch in betroffenen Gebieten gewährleistet sein, die nicht in der Tagschutzzone 1 und in der Nachtschutzzone liegen. Es muss eine Ausweitung der Anspruchsgebiete für Privatpersonen und Kommunen auf Stadtteile geben, da nur so Faktoren wie Reflexionen, Echo oder Flugroutenabweichungen berücksichtigt werden können und eine Entlastung der Region möglich wird.

Zusätzlich wäre zu ermitteln, inwiefern sich zusätzliche belastete Gebiete durch „routinemäßige“ Flugroutenabweichungen zum Beispiel durch wiederkehrende Einzelschallereignisse ergeben. Konkrete Lärmmessungen sollten es auch Betroffenen, die nicht in den ausgewiesenen Regionen wohnen, über die Härtefallkommission ermöglichen, Förderungen für Schallschutzmaßnahmen zu bekommen.

Die Gebietsabgrenzungen sollten sich nicht an den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln orientieren, sondern an der Belastungssituation.

Siedlungsbeschränkung

In Bezug auf die Siedlungsbeschränkung durch den Flughafen ist gerade für Kommunen zu beachten, dass solche Beschränkungen doppelt schwer wiegen, wenn weitere Siedlungsbeschränkungen wie zum Beispiel durch NATURA 2000, „Geschützte Landschaftsbestandteile“, Bannwald oder Naturschutzgebiete, im Gemarkungsgebiet bestehen und zur Siedlungseinschränkung beitragen. Ebenso sind Siedlungsbeschränkungen, die sich durch den vermehrten Flughafen-Zubringerverkehr oder Schadstoffbelastungen ergeben, zu berücksichtigen.

Deshalb ist eine Neuberechnung der Siedlungsbeschränkungen unter den lokalen Gegebenheiten notwendig und individuell zu berechnen.

Privathaushalte – Zuschüsse

Dynamisierung

Um nachhaltig die Auswirkungen des Flughafens auf die Region zu mindern, ist es zwingend notwendig, nicht nur eine einmalige Ausschüttung durch den Fond zu gewährleisten, sondern langfristig die „Anspruchsberechtigten“ zu unterstützen, da auch eine dauerhafte Belastung vorherrscht. Ein Beispiel hierfür wäre, Schallschutzmaßnahmen regelmäßig an den Stand der Technik anzupassen und in Austauschprogrammen gegebenenfalls zu erneuern. Gleiches gilt für öffentliche Einrichtungen.

Eine Abwicklung der Anträge über das Regierungspräsidium Darmstadt ist sinnvoll, jedoch ist hierbei zu beachten, dass es jetzt schon erhebliche Verzögerungen bei den Anträgen auf passiven Schallschutz zu verzeichnen sind.

Nachhaltige Kommunale Entwicklung

Dynamisierung

Um nachhaltig die Auswirkungen des Flughafens auf die Region zu mindern, ist es zwingend notwendig, nicht nur eine einmalige Ausschüttung durch den Fond zu gewährleisten, sondern langfristig die „Anspruchsberechtigten“ zu unterstützen, da auch eine dauerhafte Belastung vorherrscht. Für Kommunen würde dies bedeuten, bei einer versuchten Kompensation durch erhöhte kommunale Angebotsqualität, Soziale- und Bildungsprojekte jährlich zu unterstützen.

Die Aufteilung der Fondsmittel für kommunale Ausgleichsmaßnahmen muss noch intensiv diskutiert werden. Neben der räumlichen Betrachtung der Siedlungsbeschränkung müssen weitere Kriterien hinzugezogen werden. Hierzu gehören Faktoren wie: allgemeine Verlärmung (auch unter Berücksichtigung des Flughafenzubringerverkehrs), Lärmintensitäten, Einzelschallereignisse etc.

Durch die Dynamisierung des Fonds nach dem Prinzip: „Solange Lärm, solange Ausgleich“, kann auch eine Priorisierung der Auszahlungen erfolgen, die in Kaskaden von den meist- und höchstbetroffenen Gemeinden und Stadtteilen zu den weniger belasteten springt und wieder von vorne beginnen kann.

Anmerkung: Es ist uns bis zum Abgabetermin dieser Stellungnahme nicht möglich, die verschiedenen Kriterien und Grenzen darzustellen (alleine bei der Raumnutzung zur

Siedlungsbeschränkung gibt es je nach Quelle unterschiedliche ha-Angaben), diese müssen noch im Verlauf der Diskussion erhoben und vervollständigt werden.

Zusätzliche Anregungen

- Der vorliegende Gesetzesentwurf bezieht sich in § 1 Abs. 1 auf Maßnahmen des passiven Fluglärmschutzes. Ob darunter auch Fluglärmmonitoring oder Entschädigungen fallen bleibt offen. Da Monitoring und Entschädigung als wesentliche Elemente im Fluglärmenschutzgesetz (FluglärmG) vorgesehen sind, sollten diese Elemente über den Regionalfond Berücksichtigung finden.
- Beteiligung aller betroffenen Kommunen am Richtliniengabungsverfahren, da nur dann sichergestellt werden kann, dass alle maßgeblich Betroffenen, vertreten durch ihre demokratisch legitimierten Vertreter, an dem Normgebungsprozess beteiligt sind.
- Neben der direkten Betroffenheit durch den Fluglärm sollte auch die zusätzliche Belastung mit Schadstoffen, der zunehmende Flächenverbrauch und die zunehmende Belastung durch den Zubringerverkehr rund um den Flughafen berücksichtigt werden. Bei der Berechnung des Verteilungsquotienten wäre dies zu berücksichtigen.

Fazit:

- Die Idee, dass für die hochbelastete Region ein Ausgleich erfolgen muss, ist grundsätzlich richtig.
- Die Ausweitung der Fläche über die gesetzlichen Lärmschutzzonen hinaus ist dabei notwendig.
- Der Ausgleich darf sich aber nicht nur auf die gesetzlich vorgesehenen Regelungen beschränken, da diese in keiner Weise auf die Realität angemessen reagieren.
- Die Mittel müssen ausreichend sein, und nicht nur einen „Placebo“-Charakter haben.
- Eine Dynamisierung ist ganz wesentlich, da nur das Prinzip: „Solange Lärm, solange Ausgleich“ eine adäquate Reaktion sein kann, denn solange die Störung wirkt, muss sie auch ausgeglichen werden.
- Der Fond muss alle im bisherigen gesetzlichen Regelwerk viel zu kurz gedachten realen Belastungen zumindest teilweise ausgleichen, dafür ist eine dauerhafte Anlage des Fonds (Nachhaltigkeit) sowohl im privaten als auch im öffentlichen Sektor notwendig.
- Unabhängig vom Ausgleichsgedanken des Regionalfonds, ist und bleibt ein Nachtflugverbot von 22-6 Uhr eines der geeignetsten Mittel um eine Entlastung der Region zu erreichen.

Anmerkung zur Stellungnahme der Fluglärmkommission vom 25.06.2012 – soweit sie die weitere Diskussion im FFR betreffen:

Der Vorschlag, die Einnahmen aus der Gewerbesteuer etc., die aus dem Betrieb des Flughafens resultieren (II. Kommunales Nachhaltigkeitsprogramm, Punkt 5), von der möglichen Ausgleichssumme der betroffenen Städte abzuziehen, ist aus unserer Sicht inakzeptabel. Die betroffenen Kommunen - wie Mörfelden-Walldorf - können nicht beim „Lärmausgleich“ benachteiligt werden, nur weil Sie durch den Flughafen Gewerbesteuer erhalten. Die Benachteiligungen, die durch die unmittelbare Nähe des Flughafens entstehen, wie der Waldverlust auf Gemarkungsgebiet oder die erhebliche zusätzliche Verlärmung durch den Flughafenzubringerverkehr oder den Roll- und Bodenlärm, wiegen schon schwer genug. Dem trägt die Gewerbesteuer Rechnung.

Zusätzlich widerspricht dieser Vorschlag dem Prinzip des Regionalfonds, da er die Region in eine zwei Klassen Gesellschaft einteilt und die Solidargemeinschaft ad absurdum führt. Der Vorschlag ist in keiner Weise zu Ende gedacht, weil Gewerbesteuer-, Kreisumlagen etc. ebenfalls berücksichtigt werden müssen. Sollte das Prinzip wirklich greifen, müssten alle Wertschöpfungsgründe am und um den Flughafen berücksichtigt werden. Dann wären aber auch die luftverkehrsbedingten Gewerbesteuerereinnahmen aller anderen betroffener Kommunen zu berücksichtigen.

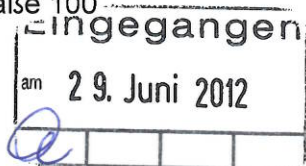


Franz Urhahn
Erster Stadtrat
25.06.2012



Stadt Neu-Isenburg • Postfach 1764 • 63237 Neu-Isenburg

Forum Flughafen Region
Rüsselsheimer Straße 100
65451 Kelsterbach



DER MAGISTRAT

Bürgermeister Herbert Hunkel

Rathaus, Hugentottenallee 53
63263 Neu-Isenburg

Vermittlung	06102 / 241-0
Durchwahl	06102 / 241-700
Telefax	06102 / 241-789
Kontakt	Susanne Hellwig
Zimmer-Nr.	B 6.05
herbert.hunkel@stadt-neu-isenburg.de	

Ihr Schreiben vom:

Unser Zeichen :
- Bu/ja -

Datum:
26.06.2012

Stellungnahme der Stadt Neu-Isenburg zum geplanten Regionalfonds

Sehr geehrte Damen und Herren,

grundsätzlich begrüßen wir die geplante Einrichtung eines Regionalfonds. Wir stimmen auch den vorgesehenen Soforthilfen zu. Wir sind jedoch der Meinung, dass die bisher vorgesehenen Gebietsabgrenzungen zu eng gewählt und nicht vertretbar sind. Zudem sind die zur Verfügung stehenden Mittel des Regionalfonds mit einem Volumen von 265 Mio. € erheblich zu niedrig angesetzt.

Deshalb sollte man zuerst den tatsächlichen Bedarf an notwendigen Lärmschutzmaßnahmen sowohl für die betroffenen Bürger und Bürgerinnen als auch der öffentlichen Einrichtungen ermitteln, bevor man die Gelder verteilt. Diesbezüglich erscheint uns eine Erweiterung des Bereiches der Förderungsberechtigten auf die Tag-Schutzzone 2 besonders sinnvoll. ✓

Diese wichtigen Maßnahmen bedingen auch, dass das Volumen des Regionalfonds deutlich ausgeweitet werden müsste, um der durch die neue Landebahn zusätzlich entstandenen Lärmbelästigung mit Schallschutzmaßnahmen wirksam entgegenzutreten zu können. Nur so kann man die betroffenen Bürgerinnen und Bürgern entscheidend entlasten und einen weiteren Imageschaden des Landes Hessen und der Fraport AG vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen


Herbert Hunkel
Bürgermeister

Fachbereich Umwelt und Planung,
Marktplatz 4, 65424 Rüsselsheim
Forum Flughafen und Region

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH
Rüsselsheimer Str. 100

65451 Kelsterbach

Reinhard Ebert

Auskunft erteilt: 2180
Tel.: 06142/83-02190
Durchwahl: 06142/83-
Fax: 06142/83-
Internet: <http://www.stadt-reinhard-ebert-ruesselsheim.de>
E-Mail: Mainzer Str. 7

Dienstgebäude: III/F6.4 Eb-
Ihr Zeichen:
Unser Zeichen: 29.06.2012

Datum:

Stellungnahme zu den Förderkriterien Regionalfonds – Paket passiver Schallschutz

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

zum Entwurf des Kriterienkatalogs Regionalfonds des Forums Flughafen und Region mit Stand 30.05.2012 nehmen wir gerne Stellung.

Die Stadt Rüsselsheim begrüßt zunächst die Bemühungen, für die durch Fluglärm erheblich belasteten Bürgerinnen und Bürger und die öffentlichen Einrichtung u.a. der Stadt Rüsselsheim einen Ausgleich für die derzeit bereits hohen und in Zukunft noch größer werdenden Fluglärmbelastungen zu erreichen. Wir haben uns deshalb mit der Stellungnahme zum Gesetz zur Einrichtung eines Regionalfonds im Rahmen der Allianz für Fluglärmschutz „Gemeinsam für die Region“ (Regionalfondsgesetz - RegFondsG) gegenüber dem Hessischen Landtag in der Anhörung vom 06.06.2012 entsprechend positioniert. Unsere schriftliche Stellungnahme erhalten Sie zur Information in der **Anlage**. Besonders betonen möchten wir nochmals, dass passiver Schallschutz grundsätzlich nur begrenzt die Folgewirkungen von Fluglärm abmildern kann.

Öffnungszeiten:
Dienstgebäude Mainzer Str. 7
Mo, Di, Mi, Do, Fr 8 - 12 Uhr
Do 16 - 18 Uhr

Bankverbindung:
Kreissparkasse Groß-Gerau,
Rüsselsheim (BLZ 508 525 53)
Konto 1 000 009

Rüsselsheimer
Volksbank eG (BLZ 500 930 00)
Konto 20 030 003

Für die Stadt Rüsselsheim sind deshalb aktive Schallschutzmaßnahmen vorrangig gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungszahlungen. Um die aktuellen und zukünftig noch zu erwartenden stärkeren Lärmauswirkungen begrenzen zu können, ist aus unserer Sicht eine Kombination mit vorrangig aktivem Schallschutz notwendig, wenngleich aktiver Schallschutz für die flughafennahen Gemeinden nur in Form von Betriebsbeschränkungen erreicht werden kann. Den Ansatz, den zur Verfügung stehenden Geldbetrag lediglich zu verteilen, halten wir für falsch. Wir sind der Überzeugung, dass zunächst geprüft werden muss, welcher passive Schallschutz für die Region notwendig ist, um die gravierendsten und größten Auswirkungen und Nachteile zu lindern. Das im Hinblick auf passiven Schallschutz Erforderliche geht sicherlich erheblich über die derzeitigen Vorgaben hinaus. Letztendlich ist aus unserer Sicht der zur Verfügung gestellte Betrag von 4.300.- € zu gering, um entsprechend sinnvolle bauliche Schallschutzmaßnahmen durchführen zu können. Aus Sicht der Stadt Rüsselsheim sind die im Entwurf des Kriterienkatalogs aufgeführten Maßgaben für die Verteilung der verfügbaren Mittel sowohl bezüglich der Privathaushalte als auch der öffentlichen Einrichtung sowie der nachhaltigen Kommunalentwicklung aus folgenden Gründen nicht akzeptabel:

1. Ausgangspunkt des Entwurfs des Kriterienkatalogs ist es, den gesetzlichen Anspruch auf passiven Schallschutz gemäß Lärmschutzverordnung mit den Mitteln des Regionalfonds zeitlich vorgezogen und zusätzlich qualitativ aufzustocken. Bei den Annahmen zur Abgrenzung des Anspruchsgebiets für Zuschüsse und Darlehen soll man sich an den bestehenden gesetzlichen Lärmschutzzonen orientiert haben.

Allerdings wird nach dem vorgelegten Entwurf für die Nachtschutzzone auf einen wesentlich höheren Dauerschallpegel, nämlich über 55 dB(A) abgestellt und zudem vom geltenden FluglärmG dahingehend abgewichen, als eine 100/100-Regelung zugrunde gelegt wird. Dadurch ist eine Vergleichbarkeit mit den in der Lärmschutzbereichs-Verordnung enthaltenen Zonen nicht möglich. Es ist nicht nachvollziehbar, wie sich die Unterschiede in der Berechnung auf die jeweiligen Zonen auswirken. Eine vergleichende überlappende Karte oder Aufstellung, aus der mögliche Unterschiede bezogen auf die einzelnen Kommunen ersichtlich sind, gibt es nicht. Für uns ist nicht nachvollziehbar, inwieweit bezogen auf die Fläche und/oder auf Einwohner die Bereiche größer oder eher kleiner oder gleich bleibend sind.

Im Übrigen fehlt für den Nachtschutz eine Orientierung an den nächtlichen Maximalpegeln, die das FluglärmG vorschreibt. Gerade die nächtlichen Maximalpegel führen dazu, dass die Nachtschutzzone nach der Lärmschutzbereichs-Verordnung größer als auf Basis eines Dauerschallpegels von dort 53 dB(A) berechnet mit dem 3-Sigma-Zuschlag ist. Inwieweit die Nichtberücksichtigung des Maximalpegelkriteriums und der im Entwurf des Kriterienkatalogs vorgesehene Nachtschutzwert von über 55 dB(A) berechnet nach der 100/100-Regelung überhaupt die gesetzlich Anspruchsberechtigten abdeckt oder nicht, lässt sich nicht nachvollziehen. Eine fachliche Begründung dafür, weshalb die 100/100-Regelung und nicht die Sigma-Verteilung zugrunde gelegt wird, lassen die Unterlagen vermissen. Die vorgesehenen Kriterien sind aus unserer Sicht ungeeignet, da durch die Kreierung eines weiteren Anspruchsgebiets mit anderen Grenzwerten und anderen Berechnungsverfahren zum einen in der Bevölkerung für Verwirrung gesorgt wird, andererseits überhaupt nicht nachprüfbar ist, inwieweit die Grundsätze, die der Entwurf des Kriterienkatalogs zum Regionalfonds sich selbst zum Ziel gesetzt hat, dadurch erfüllt werden kann. Davon, dass die Nacht als besonders schutzwürdig angesehen wird, können wir angesichts der zugrunde gelegten Abgrenzungswerte nicht sprechen.

Wie bereits dargestellt, gehen wir nicht davon aus, dass durch die festgelegten Zonen die schlimmsten Auswirkungen des Flughafenausbaus, insbesondere in den für die Stadt Rüsselsheim besonders kritischen Gebieten wie Königstädten und Haßloch abgemildert werden können. Eine Orientierung an der Tagschutzzone II der Lärmschutzbereichs-Verordnung wäre deshalb aus unserer Sicht angezeigt.

Da nach dem Entwurf des Kriterienkatalogs u.a. das zeitliche Vorziehen des gesetzlichen Anspruchs auf passiven Schallschutz vorgesehen ist, andererseits aber Anträge auf Zuschüsse oder Darlehen aus dem Regionalfonds innerhalb von 5 Jahren gestellt werden müssen, ist bei der derzeitigen Ausstattung des für die Bescheidung der Förderanträge vorgesehenen Regierungspräsidiums Darmstadt keinesfalls eine ausreichende personelle Ausstattung vorhanden. Insoweit verweisen wir auf Ziffer 4. unserer Stellungnahme zum RegionalfondsG.

2. Bei den Zuschüssen für die Privathaushalte wurde auf die unzureichende Abgrenzung des Anspruchsgebiets bereits eingegangen. Aus unserer Sicht müssten wesentlich mehr Privathaushalte Zuschüsse erhalten.

Hinzu kommt, dass die für jeden Haushalt vorgesehenen maximal zu gewährenden Zuschüsse i.H.v. 4.100.- € zu gering sind, um tatsächlich wirksamen Schallschutz zu gewährleisten. Für eine qualitative Verbesserung der Situation in Wohnräumen ist die Belüftung bzw. Klimatisierung von erheblicher Bedeutung. Neben einer ausreichenden Belüftung ist deshalb zumindest für die zum Schlafen geeigneten Räume eine ausreichende Kühlung bzw. Klimatisierung vorzusehen und auf den zur Verfügung gestellten Betrag hinaus zu gewähren. Bei der optionalen Teilerstattung von Umzugskosten ist die Begrenzung auf Umzüge innerhalb Hessens aus unserer Sicht aufgrund der nahen Lage zu Rheinland-Pfalz nicht nachvollziehbar. Allein eine Umzugshilfe dürfte zudem nicht ausreichen. Den Betroffenen ist tatsächliche Hilfe durch Einrichtung einer entsprechenden Wohnraumbörse zu geben, damit diese in absehbarer Zeit auch entsprechend adäquate Objekte bzw. Wohnungen finden und finanzieren können.

Bei den über die gesetzlichen Ansprüche hinaus zu gewährenden Zuschüsse sollten auch die Kosten für die laufende Wartung und den Betrieb der Schallschutzeinrichtungen, insbesondere von Lüftern umfasst werden. Diese werden üblicherweise nicht durch den Vorhabenträger übernommen, können über die Jahre hinweg aber einen erheblichen Kostenblock verursachen. Eine Kostenübernahme ist auch deshalb sinnvoll, weil beispielsweise die Wartung von Lüftern und das Auswechseln von Filtern langfristig die Wirksamkeit und damit auch Akzeptanz der Schallschutzeinrichtungen erhöht.

Sollten sich bei den Schallschutzeinrichtungen neue technische Standards ergeben, sind diese jeweils einzuhalten. Die Betroffenen sind dann von den entsprechenden Kosten für die Nachrüstung freizustellen. Es kann nicht sein, dass diejenigen, die in hoch belasteten Gebieten leben und früh Anträge auf Zuschüsse stellen, dann auch noch bezüglich des technischen Standards denjenigen gegenüber benachteiligt werden, die am Ende der Antragsfrist Anträge stellen.

Eine Härtefallregelung für private Gebäude fehlt. Diese ist aber aus unserer Sicht erforderlich, da die Gebietsgrenzen in der Tat in einzelnen Fällen zu unbilligen Härten führen können. Es ist zumindest in einem gewissen Umkreis um die Gebietsabgrenzung ein Prüfbereich einzurichten, in dem über die zusätzliche Gewährung von Zuschüssen entschieden wird.

Auch außerhalb einer wie auch immer festzusetzenden Zone sollte es in Einzelfällen möglich sein, Zuschüsse nach Einzelfallprüfung zu gewähren.

Es sollte aufgrund der bereits beschriebenen Kapazitätsengpässe bei der Bearbeitung und Bescheidung der Anträge über die Zuschussgewährung eine entsprechende Reihenfolge festgelegt werden. Dabei sind die besonders Betroffenen in den extrem verlärmten Bereichen bzw. diejenigen, die solchen erheblichen Belastungen neu ausgesetzt sind, zuerst zu verbescheiden.

3. Öffentliche Einrichtungen

Für die besonders schutzwürdigen öffentlichen Einrichtungen der betroffenen Kommunen sind abhängig von der jeweiligen Nutzung sinnvolle Schallschutzmaßnahmen über das gesetzliche Maß hinaus vorzusehen. Im Vordergrund sollte dabei die Verbesserung des Raumklimas stehen, insbesondere in Kindertagesstätten, in denen zur Tagzeit auch geschlafen wird sowie in Schulen, bei denen wir ein Stoßlüften in den Pausen für völlig unzureichend halten. Es sind Kosten bereitzustellen für Maßnahmen, die für eine ausreichende Belüftung und Klimatisierung der Räume sorgen.

4. Kommunales Nachhaltigkeitsprogramm

Die für die nachhaltige Kommunalentwicklung zur Verfügung stehenden Mittel und der Verteilung sind aus unserer Sicht völlig unzureichend.

Dabei ist zunächst festzuhalten, dass durch eine einmalige Zahlung eine Verbesserung der kommunalen Sozial- und Bildungsinfrastruktur sowie die Kinder- und Jugendbildungsarbeit nicht ausreichend gewährleistet werden kann. Es handelt sich dabei um Daueraufgaben, für die auch ein dauerhaftes und auf Dauer angelegtes Programm erforderlich ist. Da Maßnahmen in den genannten Bereichen, um wirksam fluglärmbedingte Fehlentwicklungen angehen zu können, einerseits dauerhaft vorzusehen sind, andererseits aber die zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, wird die entsprechende Zielstellung im Entwurf des Kriterienkatalogs insoweit nicht erfüllt.

Bei der Abgrenzung des Anspruchsgebiets und der Anspruchsberechtigten wird als Kriterium der Siedlungsbeschränkungsbereich genannt. Zugrunde gelegt wird die Tagschutzzone II. Dabei verwirrt zunächst, dass der Siedlungsbeschränkungsbereich sich aus dem Regionalplan Südhessen 2020 bzw. dem Regionalen Flächennutzungsplan 2020 ergibt. Eine Siedlungsbeschränkung ist im FluglärmG nicht vorgesehen.

Unabhängig davon lehnen wir das Kriterium, 50% der Siedlungsfläche müsste in diesem Bereich liegen, ab. Gemeinden mit großem Gemarkungsgebiet, wie die Stadt Rüsselsheim, werden dadurch in erheblichem Maße benachteiligt. Gerade für die Stadt Rüsselsheim, die in großem Umfang über Waldflächen verfügt und deren Gemarkung sehr groß ist, hat dies zur Konsequenz, dass Rüsselsheim, obwohl im erheblichen Maße nicht nur bisher, sondern künftig auch neu durch Fluglärm betroffen, keinerlei Förderung erhält. Selbst wenn man lediglich die besiedelte Fläche zugrunde legt, werden Städte, die über umfangreiche gewerbliche oder industrielle Flächen verfügen, benachteiligt. Dies gilt in Rüsselsheim vor allem für die Betriebsflächen von Opel. Andere Gemeinden, die über einen geringen Gewerbeflächenanteil innerhalb der Tagschutzzone II oder welcher Zone auch immer verfügen, werden dadurch bevorzugt.

Allein schon die Benennung der anspruchsberechtigten Kommunen zeigt, dass eine der hauptbelasteten Kommunen, nämlich die Stadt Rüsselsheim, unter Zugrundelegung der Kriterien keinerlei Förderung für die nachhaltige Kommunalentwicklung bekommen soll, obwohl sie zu den Höchstbelasteten zählt. Dies ist für die Stadt Rüsselsheim nicht akzeptabel.

Keinesfalls können wir akzeptieren, dass Einnahmen betroffener Städte aus dem Betrieb des Flughafens - auf dessen Gelände - (Gewerbesteuer, Dividende, „Vorteilsausgleich“ etc.) von den berechneten Fördersummen abgezogen werden. Dies würde für die Stadt Rüsselsheim, die dringend auf alle Gewerbesteuererinnahmen angewiesen ist, bedeuten, dass wir das kommunale Nachhaltigkeitsprogramm aus eigener Tasche finanzieren.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

-Ebert-

Anlage: Stellungnahme vom 01.06.2012

Mitten drin, näher dran.

**Der Magistrat
Bauamt**

Stadt Griesheim – Wilhelm-Leuschner-Straße 75 - 64347 Griesheim

Gemeinnützige Umwelthaus GmbH
Rüsselsheimer Straße 100
65451 Kelsterbach

Wilhelm-Leuschner-Straße 75
64347 Griesheim
Tel. 06155 / 701-0

Es schreibt Ihnen:
Frau Heckmann

Tel. 0 61 55 / 701-252
Fax 0 61 55 / 701-182

bauamt@griesheim.de
www.griesheim.de

28. Juni 2012

**Flughafen Frankfurt Main
Kriterienentwurf zum Regionalfond der Allianz für Lärmschutz
Stellungnahme der Stadt Griesheim**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Griesheim schließt sich inhaltlich der Stellungnahme der Kommission zur Abwehr des Fluglärms (Flughafen Frankfurt Main) vom 25.06.2012 zur Ausgestaltung des beschlossenen Regionalfonds an.

Zwei wichtige Aspekte in dieser Stellungnahme wollen wir allerdings nochmals besonders hervorheben:

Auch aus unserer Sicht sind die zur Verfügung gestellten Mittel für einen angemessenen passiven Lärmschutz völlig unzureichend. Um eine spürbare Entlastung der lärmgeplagten Bevölkerung und auch der besonders schutzbedürftigen öffentlichen Einrichtungen zu erzielen, wären deutlich höhere Mittel erforderlich. U. E. ist auch die räumliche Abgrenzung der Zone, die zu Ansprüchen berechtigt, viel zu eng bemessen.

Wenngleich es grundsätzlich positiv zu bewerten ist, dass die Landesregierung einen Beitrag zur Kompensation der erheblichen Beeinträchtigungen der Region durch den Ausbau des Frankfurter Flughafens leisten will, bleiben doch Zweifel an der Ernsthaftigkeit der Bemühungen.

Das lässt sich u. a. auch daran ablesen, dass nur ein Teilbetrag der avisierten 335 Mio. Euro für echte Kompensationsleistungen ausgeschüttet werden soll. Eine Summe von 150 Mio. Euro wird nur in Form von zinsvergünstigten Darlehen zur Verfügung gestellt werden. Mit anderen Worten, die Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen sind also weiterhin von den Betroffenen selbst zu tragen.

Wir sind für Sie da

Montag	7.00 - 12.30 Uhr und 13.30 - 16.30 Uhr
Dienstag	7.30 - 12.30 Uhr und 13.30 - 16.30 Uhr
Mittwoch	7.30 - 12.30 Uhr und 13.30 - 16.30 Uhr
Donnerstag	7.30 - 12.30 Uhr und 13.30 - 18.00 Uhr
Freitag	7.30 - 12.30 Uhr

Bankverbindungen

Vereinigte Volksbank Griesheim-Weiterstadt eG - Konto 200 921 - BLZ 508 624 08
Sparkasse Darmstadt - Konto 27 001 300 - BLZ 508 501 50
Postbank Frankfurt/Main - Konto 19 171 600 - BLZ 500 100 60

Steuer-Nr. 007 226 01114 - Umsatzsteuer-ID DE 111609292

Nach unserer Auffassung wird die Ausgestaltung des geplanten Regionalfonds nicht wesentlich zu einer größeren Akzeptanz des Flughafens in der Bevölkerung beitragen.

Mit freundlichen Grüßen



Gabriele Winter
Bürgermeisterin

BI EINTRACHT GEGEN FLUGLÄRM

Wilhelm G Scholz

Waldfriedstr. 17
60528 Frankfurt/M

Herrn
Günter LANZ
Umwelt und Nachbarschaftshaus –UNH

Rüsselsheimer Str. 100
65451 Kelsterbach



29. Juni 2012

Sehr geehrter Herr Lanz,

Während Ihrer Ausführungen am 19.6. im Haus der Jugend, Frankfurt zu dem neuen Regionalfonds der hess.Landesregierung baten Sie um Stellungnahme zu den bisher durch das FFR erarbeiteten Kriterien.

Die Abgrenzung des Anspruchsgebietes auf Basis

1. der Siedlungsbeschränkung der Gesamtfläche einer Gemeinde in der Tagesschutzzone 2
2. die Berechnung des Lärmpegels in der Nacht bei Ost- und Westwind gleich 100 :100 anzusetzen,

ist im Süden der Stadt Frankfurt, weder für die betroffenen Bewohner noch für die Kommune hinnehmbar.

Eine kleine Gemeinde wie Raunheim, mit einer Gesamtfläche von 416 ha kann nicht mit der Gesamtfläche der Stadt Frankfurt verglichen werden. Allein der Stadtteil Niederrad, der besonders unter der neuen NW-Bahn leidet, hat in der Tagesschutzzone 2

eine Fläche ähnlich der Gemeinde Raunheim
mehr Einwohner als Raunheim
mehr KITAS, Schulen und Altenheime.

Die BI Eintracht gegen Fluglärm beantragt daher, die beiden Kriterien für das Anspruchsgebiet wie folgt zu berücksichtigen :

1. Aufteilung der Gesamtfläche Stadt Frankfurt nach Stadtteilen
2. Westwetterlage mit 75% und Ostwetterlage mit 25% in der Berechnung einfließen zu lassen.

Kopie dieses Schreibens schicken wir an Fr. M. Rottman.

Mit freundlichen Grüßen

Jochen Krauß (Unfall Chirurg)

Wilhelm G. Scholz

Regionalfondsgesetz: Stellungnahme der Stadt Offenbach zum Vorschlag des FFR zur Mittelverteilung

1. Gesetz zur Einrichtung eines Regionalfonds

Die Gesetzesvorlage führt unter Punkt A. „Problem“ aus, dass der Kreis der von Fluglärm Betroffenen größer ist als der der Berechtigten, die aufgrund des Fluglärmschutzgesetzes in Verbindung mit der Verordnung zum Lärmschutzbereich für den Flughafen Frankfurt Ansprüche auf Erstattung von Aufwendungen für bauliche Schallschutzmaßnahmen haben. Diesem Problem wird unter Punkt B. „Lösung“ mit der Einrichtung eines Regionalfonds begegnet. Die Intention des Regionalfondsgesetzes ist damit eindeutig, dass denjenigen, die nicht durch das Fluglärmschutzgesetz unterstützt werden, durch den Regionalfonds geholfen werden soll.

Nach hiesigem Verständnis muss es dabei vorrangig um Unterstützung von Maßnahmen in der Tag-Schutzzone 2 (TGZ 2) nach der Schutzzonen Verordnung (SZVO) gehen. Ggf. ist diese um eine Pufferzone zu erweitern, um vor allem Neubetroffene zu unterstützen.

Auch wenn es im Lärmschutzbereich Unterschiede in der Lärmbetroffenheit gibt, benötigen alle im Lärmschutzbereich lebenden Menschen passiven Schallschutz. Das ist das „Wesen“ eines Lärmschutzbereichs. Das Fluglärmschutzgesetz schreibt den passiven Lärmschutz auch im gesamten Lärmschutzbereich (also in allen Schutzzonen) vor. Es kann somit nicht darum gehen, in bestimmten Gebieten mehrfach zu fördern, sofern nicht zuvor im gesamten Lärmschutzbereich Fördermaßnahmen für passiven Schallschutz umgesetzt wurden.

2. Kriterienkatalog des FFR (Entwurf)

Nach dem FFR-Entwurf soll der gesetzliche Anspruch auf passiven Lärmschutz mit den Mitteln des Regionalfonds zeitlich vorgezogen und qualitativ aufgestockt werden. Die verfügbaren Mittel werden mit insgesamt 265 Mio. € angegeben.

Es fällt auf, dass die Expertengruppe des FFR nicht den Bedarf an Lärmschutz und dessen Kosten ermittelte, sondern offensichtlich darum bemüht war, die knappen finanziellen Mittel zu verteilen. Um dieses Ziel zu erreichen, sollen abweichend von der Intention des Regionalfondsgesetzes, die durch Fluglärmschutzgesetz in der TGZ 1 und der Nachtschutzzone (NSZ) bereits finanzierten Maßnahmen aufgestockt werden. Da aber die NSZ nach der SZVO zu groß wäre, um einen effektiven Einsatz der verfügbaren Mittel zu gewährleisten, wurde ein neues Bewertungsverfahren aus der „Verschneidung“ der TGZ 1 (Realverteilung) nach SZVO mit einem Leq Nacht 55 dB(A) (berechnet nach 100/100) angewendet.

Die Ergebnisse sind allerdings nicht nachvollziehbar. Welche Verkehrszahlen, welches DES wurden verwendet? So ist nicht nachvollziehbar, dass sich bei der Verschneidung der Bereich Anflug auf die Piste 07R gegenüber der TGZ 1 deutlich vergrößert, beim Anflug auf die

Piste 07L aber keine Veränderung eintritt. Auch die Ergebnisse im Süden und Südosten sind nicht nachvollziehbar. Eigentlich müssten bei diesem Methodenansatz neben Raunheim und Büttelborn auch Flörsheim und Nauheim profitieren, sie tun dies aber nicht.

3. Beschluss der FLK zum Regionalfonds

Die FLK übt deutlich Kritik an der zu geringen finanziellen Ausstattung des Fonds. Weiter fordert sie, den Regionalfonds als nachhaltiges Programm mit erweiterter finanzieller Ausstattung anzulegen. Der zu schützende Raum wird angemessen definiert. Dies wird von der Stadt Offenbach unterstützt.

Für den Fall, dass (zunächst) keine ausreichenden Mittel zur Umsetzung der FLK-Forderungen zur Verfügung stehen, werden durch die Stadt Offenbach unter 4. grundsätzliche Anmerkungen und unter 5. zwei konkrete Verteilungsvorschläge für ein begrenztes Budget unterbreitet.

4. Grundsätzliche Anmerkungen der Stadt Offenbach

Als Prinzip sollte gelten, dass Zonen des passiven Schallschutzes, die bereits eine Förderung nach Fluglärmschutzgesetz und durch freiwillige Maßnahmen der Fraport AG erhalten, vordringlich keiner weiteren Kofinanzierung durch den Regionalfonds bedürfen.

Wie eingangs erwähnt, benötigen alle Menschen im Lärmschutzbereich passiven Schallschutz. Vorrangiges Ziel muss deshalb sein, dass alle innerhalb des Lärmschutzbereichs eine Förderung erhalten können, um passiven Lärmschutz zu realisieren. Die Unterschiede innerhalb des Lärmschutzbereichs rechtfertigen es nicht, dass einige mehrfach gefördert werden, andere aber gar nicht.

Grundsätzlich abgelehnt wird der Versuch, durch neue Berechnungsgrundlagen (Verschneidung von TGZ 1 mit verkleinerter NSZ - 55 dB(A) - und 100/100-Verteilung) andere Betroffenheiten zu erzeugen, als nach Planfeststellung und SZVO in einem öffentlich rechtlichen Verfahren ermittelt wurden. Mit dieser Position wird der Grundsatz der 100/100-Verteilung nicht aufgegeben. Allerdings weisen wir darauf hin, dass eine Berechnung nach 100/100-Verteilung nur dann sinnvoll ist, wenn die tatsächlichen Belastungen damit abgebildet und Unterschiede nicht nivelliert werden!

Es darf nicht so sein, dass die Mehrbelastungen bei den bevorzugt genutzten Betriebsrichtungen (in FRA BR25 und Starts Richtung 18) unberücksichtigt bleiben und damit zu einem unterschiedlichen qualitativen Schutzniveau führen: Es macht einen Unterschied, ob Bürger den Fluglärmpegel (Vorsorge- oder Grenzwert) an 365 Tagen (BR 18), an 274 Tagen (BR25) oder an 91 Tagen (BR07) - entspricht der beim UNH genannten Betriebsrichtungsverteilung - erleben. Der Fluglärm wird natürlich nicht nur im Haus, sondern auch außerhalb erlebt. Deshalb müssen die zusätzlich verfügbaren Ruhephasen entweder berücksichtigt werden - Realverteilung -, oder bei 100/100-Verteilung die zusätzliche Belastung des Außenbereichs mit

zusätzlichen Werten beaufschlagt werden. Eine geplante Rückenwindkomponente zu Lasten der BR25 erhöht die Belastung noch einmal.

Die reale Windrichtungsverteilung in Frankfurt (54 % Wind aus Südwest bis Nordwest und zu 46 % Wind Nordost bis Südost) würde etwa eine Betriebsrichtungsverteilung von 60 % BR25 und 40 % BR07 ergeben, was an andernorts üblich ist. Bei einer fast ausgeglichenen Verteilung der BR-Verteilung nach Windrichtungsverteilung würde die 100/100-Berechnung des Fluglärms die Belastungen tatsächlich besser abbilden. Solange aber eine bevorzugte Betriebsrichtungsverteilung zugrunde liegt, führt die Berechnung nach 100/100 zur Benachteiligung der stärker belasteten/benutzten Betriebsrichtung.

5. Verteilungsvorschläge der Stadt Offenbach

Die Stadt Offenbach unterbreitet die folgenden Verteilungsvorschläge:

Es sollte sichergestellt sein, dass insbesondere Kinder sowohl nachts als auch tags so gut wie möglich vor Fluglärm geschützt werden. Innerhalb der TGZ 1 wird passiver Schallschutz durch das Fluglärmschutzgesetz auch in KITAS und Schulen gewährleistet. Innerhalb der TGZ 1 wird passiver Schallschutz auch für Wohnräume und in der NSZ zumindest in den Schlafräumen bezuschusst. Bei den lärmsensiblen Einrichtungen gehen KITAS und Schulen als Tageseinrichtungen in der NSZ leer aus.

Aus Sicht der Stadt Offenbach sollten deshalb vorrangig auch in der NSZ liegende KITAS und Schulen geschützt werden, da die Lärmwerte hier in der Regel noch einmal höher sind als in der übrigen TGZ 2:

5.1 Verteilungsvorschlag 1 für KITAS und Schulen in der von der NSZ überdeckten TGZ 2 (siehe beiliegende Abbildung 1)

Diese „Interventionszone 1“ ist definiert durch die NSZ. Die Kitas und Schulen in der NSZ liegen aber auch in der TGZ 2. In der TGZ 2 muss der Träger der Einrichtungen für den passiven Lärmschutz aufkommen. Da KITAS und die meisten Schulen wohnortnah sein müssen, würden die Kinder in der Nacht durch die NSZ geschützt und könnten zusätzlich am Tage an ihrem Betreuungs- und Lernort durch passiven Lärmschutz geschützt werden.

Darüber hinaus unterbreitet die Stadt einen Vorschlag für die Unterstützung von Privatwohnungen:

5.2 Verteilungsvorschlag 2 für private Wohnungen in der TGZ 2 an der Randzone zur NSZ (siehe beiliegende Abbildung 2):

In der TGZ 2, außerhalb der NSZ, müssen nach Gesetz die Eigentümer allein für passiven Schallschutz sorgen. Da diese Wohnungen teilweise erstmalig von Fluglärm betroffen und zum Teil mehr als 50 Jahre alt sind, sind Lärmschutzmaßnahmen deutlich kostenintensiver.

Deshalb wird vorgeschlagen, die TGZ 2 außerhalb der NSZ in die Verteilung der Fondsmittel einzubeziehen. Zuzüglich wird eine 500 m breite Randzone um die TGZ 2 ebenfalls mit in das Förderprogramm einbezogen.

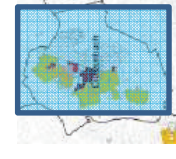
Paul-Gerhard Weiß
Stadtrat

Anlage: Abbildungen Verteilungsvorschlag 1+2

Schutzzonen nach FluglSchG
(SchutzzonenVO vom 13.10.2011)

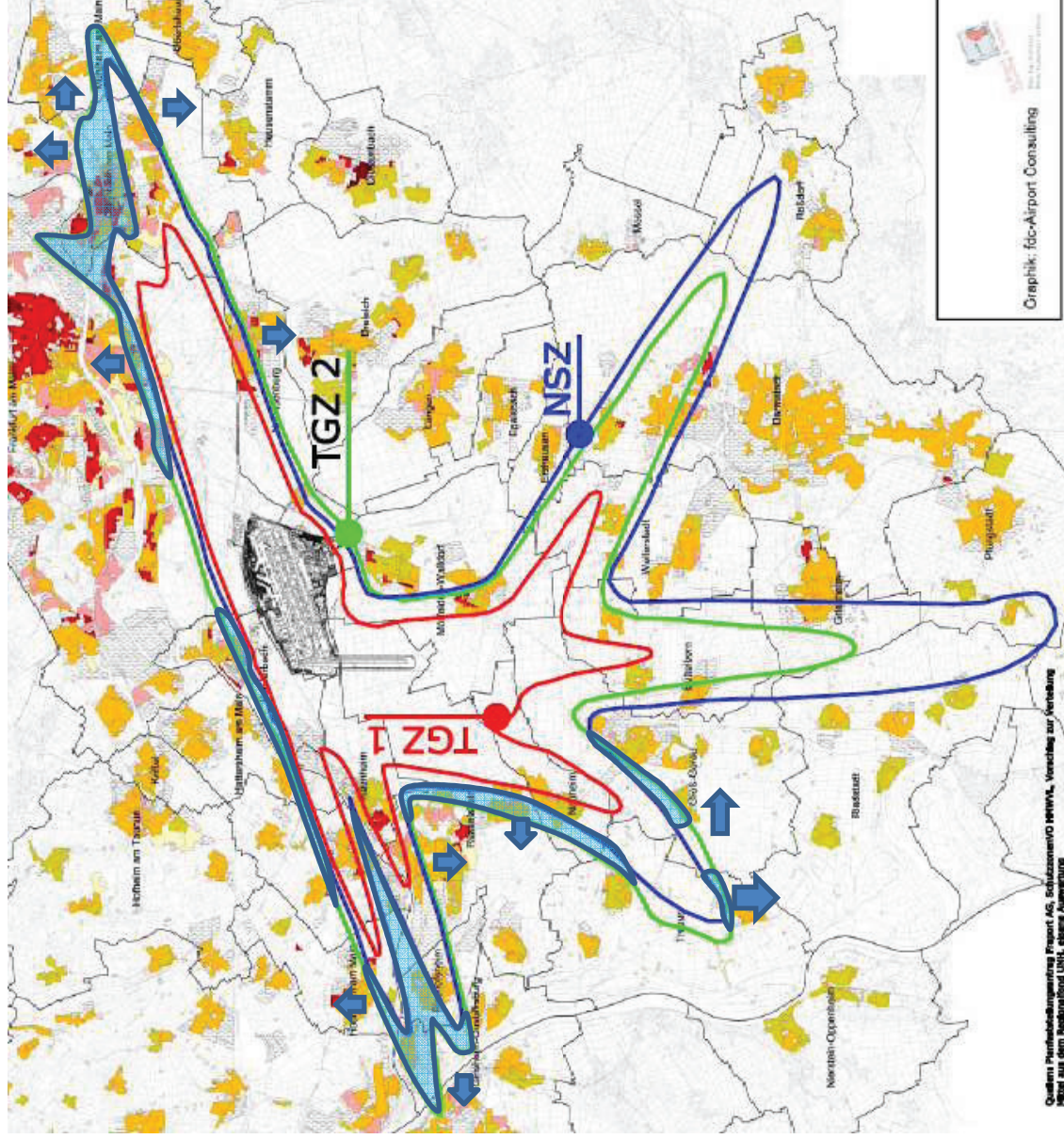


Interventionszone Regionalfond



Zone 2 für passiven Schallschutz in der Randzone der TGZ 2 zur NSZ.
Private Wohnungen

In der TGZ 2 außerhalb der NSZ müssen nach Gesetz die Eigentümer für passiven Schallschutz sorgen. Da diese Häuser z.T. mehr als 50 Jahre oder sogar älter sind, sind Maßnahmen des Lärmschutzes, zumal erstmalig durch Fluglärm betroffen, deutlich kostenintensiver. Deshalb wird empfohlen die TGZ 2 außerhalb der NSZ in den Regionalfond einzubeziehen. Zuzüglich wird eine 500 m breite Randzone um die TGZ 2 ebenfalls in das Förderprogramm einbezogen. Bei dieser Maßnahme dürften etwa 4.000 € je WE zur Verfügung stehen, sodass 160 Mio. als Fördersumme in einer ersten Projektphase ausreichend sind.





Anforderungen an eine nachhaltig ausgerichtete Kompensationsleistung für besonders stark von Fluglärm betroffene Kommunen und Bewohner im Umfeld des Frankfurter Flughafens („Regionalfonds“)

Ausgangslage

Das Fluglärmschutzgesetz, das den Anspruch auf passiven Schallschutz regelt, wurde im Jahr 2007 grundlegend reformiert. Die Inhalte für die Neuregelung wurden dabei maßgeblich von der Luftverkehrswirtschaft beeinflusst, gleichzeitig wurden die Argumente der Betroffenen kaum berücksichtigt. Die Fluglärmkommission hat im Gesetzgebungsverfahren nachdrücklich – leider jedoch vergeblich - auf die entstehenden dramatischen Schutzdefizite hingewiesen, die durch die angedachte Neuregelung entstehen würden. Nun sind sie Realität, so dass ein eiliges und doch verspätetes Nachbessern auf „freiwilliger Basis“ politisch unausweichlich wurde. So ist es nicht haltbar, den Anspruch auf passiven Schallschutz vor allem in neu betroffenen Gebieten erst etliche Jahre nach Aufnahme des Flugbetriebs entstehen zu lassen. Ebenso gesundheitlich bedenklich ist die Wahl der Berechnungsgrundlage, die zu einer Mittelung des Fluglärms führt und hierdurch keinen ausreichenden Schutz bieten kann, da Fluglärm immer in seiner vollen Dosis auftritt. Konkrete Anforderungen an die Ausgestaltung passiven Schallschutzes hat die Fluglärmkommission bereits im Rahmen der Beratung zur Lärmschutzbereichs-Verordnung am 31.08.2011 formuliert und der Hessischen Landesregierung zur Verfügung gestellt.

Die Frankfurter Fluglärmkommission fordert darüber hinaus seit vielen Jahren eine kompensatorische Leistung für Kommunen, die in besonderer Weise die Lasten des Flugbetriebs an Deutschlands größtem Flughafen zu tragen haben.

Eine größere Gruppe von kommunalen Mitgliedern der Fluglärmkommission, auf deren Gemarkung bauliche Anlagen der Flughafenbetreiberin zur Fluglärmmessung errichtet sind, hat hierzu auf dem Klagewege eine Beteiligung an dem Gewerbesteueraufkommen durch den Flughafenbetrieb versucht zu erstreiten, ist aber aufgrund unzureichender gesetzlicher Grundlagen letztinstanzlich abgewiesen worden.

Unabhängig davon ist die Kommission in diversen Stellungnahmen und Positionspapieren initiativ geworden. Unter der Überschrift *Regionalfonds* beschloss die Fluglärmkommission im Rahmen eines regionalen Positionspapiers hierzu am 18.10.2011 Folgendes:

Zahlreichen Kommunen in der Rhein-Main-Region entstehen durch den intensiven Flugbetrieb am Frankfurter Flughafen in erheblichem Umfang Lasten. Diese reichen von teilweisen oder vollständigen Beschränkungen der Wohnsiedlungsentwicklung bis zu erhöhten Aufwendungen für die soziale Infrastruktur aufgrund negativer, fluglärmbedingter sozialstruktureller Entwicklungen.

Es ist daher nicht hinnehmbar, dass Vorteile und Lasten aus dem Betrieb des Frankfurter Flughafens so ungleich verteilt sind.

Folglich ist ein angemessenes Kompensationsmodell in Form eines Regionalfonds für die Kommunen zu entwickeln, die im Wesentlichen durch nachteilige Wirkungen des Flugbetriebs belastet sind.

Die hessische Landesregierung hat in der Beschreibung der Aufgaben der Mediation, des Regionalen Dialogforums sowie des Forums Flughafen und Region das Kompensationserfordernis erkannt und die Erarbeitung eines entsprechenden Modells z. B. in Form eines Regionalfonds verlangt.

Für die von Fluglärm betroffenen Kommunen in der Rhein-Main-Region ist derzeit leider nicht erkennbar, dass an einem Kompensationsmodell in Form eines Regionalfonds gearbeitet wird. Die hessische Landesregierung wird daher aufgefordert, schnellstmöglich hierzu eine Arbeitsgruppe einzurichten und

die aus dieser Gruppe heraus entwickelten Vorschläge in einem Dialog mit der Region erörtern zu lassen.

Nach jahrelangem Stillstand hat sich die hessische Landesregierung nun offenkundig entschlossen, im Rahmen des am 29.02.2012 verkündeten Programms „Allianz für Lärmschutz“ endlich ein Modell vorzulegen.

Bereits jetzt ist erkennbar, dass die von der Hessischen Landesregierung im Rahmen des Regionalfonds-Gesetzes zur Verfügung gestellten Mittel bei Weitem nicht ausreichen werden, um den in der Region aufgrund der massiven Fluglärm-Belastung bestehenden Bedarf an Mitteln abzudecken. Die Fluglärmkommission fordert insbesondere die Verursacher des Fluglärms, namentlich die Fraport AG sowie die Fluggesellschaften, auf, die Mittel für den Regionalfonds an dem nachfolgend aufgeführten Bedarf auszurichten und entsprechend zu erhöhen. Hierbei muss der Regionalfonds unbedingt eine nachhaltige Ausrichtung erfahren, da die mit dem Lärm verbundenen Folgekosten ebenso wie der Lärm selbst nicht einmalig auftreten werden und deshalb auch in Zukunft beträchtliche Ausgaben verursachen werden. Darüber hinaus sollten zukünftig auch weitergehende Gebiete als die Fluglärmschutzzonen und das Indexgebiet bei der Bemessung von passivem Schallschutz berücksichtigt werden.

Die Fluglärmkommission erachtet es als hilfreich und geboten, dass die hessische Landesregierung Anforderungen seitens der Kommission an ein geeignetes Regionalfondsmodell zur Kenntnis nimmt und diese bei der Ausgestaltung kompensatorischer Maßnahmen berücksichtigt.

Folgende Anforderungen werden seitens der Kommission formuliert:

Ein Regionalfondsmodell muss zwei Ebenen von Förderung beinhalten.

I. Soforthilfeprogramm

Es ist nicht hinnehmbar, dass den besonders betroffenen Bewohnern und Kommunen rund um den Flughafen gemäß den Vorgaben des Fluglärmschutzgesetzes erst fünf Jahre nach Festsetzung des Lärmschutzbereichs passiver Schallschutz gewährt werden soll. Kritisiert wird zudem, dass sowohl die Lärmschutzbereichs-Verordnung, die Grundlage für die Zahlung gesetzlich vorgesehenen passiven Schallschutzes ist, als auch der Regionalfonds mit darüber hinaus gehenden Mitteln für passiven Schallschutz, deutlich zu spät kommen: Spätestens mit Aufnahme des erweiterten Flugbetriebs hätte die Umsetzung passiven Schallschutzes ermöglicht werden müssen. Schließlich ist nicht hinnehmbar, dass auf Basis ungeeigneter Berechnungsgrundlagen des Fluglärmschutzgesetzes das zu schützende Gebiet viel zu klein gefasst ist und zudem die erforderlichen Maßnahmen deutlich zu gering angesetzt und damit unterschätzt werden.

Um diese und weitere Unzulänglichkeiten der gesetzlichen Grundlagen hinreichend kompensieren zu können, wird im Rahmen eines Sofortprogramms Folgendes gefordert:

1. Die Zone, für die Schutz über das gesetzlich vorgesehene Maß hinaus zu bestimmen ist, muss nach der sog. 100/100-Regel berechnet sein.
2. Die Berechnungsgrundlage für die Bestimmung des Schalldämmmaßes muss gleichfalls auf der 100/100-Regel basieren.
3. Der zu schützende Raum sollte aus einer Umhüllenden aller Schutzzonen nach Fluglärmschutzgesetz sowie dem sog. ‚Indexgebiet‘ gemäß Frankfurter Fluglärmindex (FFI) gebildet werden.
4. Der Anspruch besteht rückwirkend zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Bahn.
5. In den Bereichen des zu schützenden Raums, in dem bislang noch keine Passiven-Schallschutz-Programme realisiert wurden, nach Inbetriebnahme der neuen Bahn aber erheblicher Fluglärm festzustellen ist, ist die Umsetzung der Schutzmaßnahmen zu beginnen.
6. Ergänzender Schutz hat unabhängig davon zu erfolgen, ob das jeweilige Wohnobjekt vom Eigentümer oder Mieter bewohnt wird.
7. Neben den Schlafräumen sind auch Wohnräume als schützenswert zu erkennen. Ggf. kann hier ein geringes Schalldämmmaß angesetzt werden.
8. Zentrale Bedeutung hat die Art der Belüftung/Klimatisierung für das Wohnen unter passiven Schallschutzbedingungen. Daher ist notwendig vorzusehen, neben einer hinreichenden Zwangsbelüftung auch die Kühlung zumindest aller zum Schlafen geeigneten Räume sicherzustellen.
9. Für schutzwürdige öffentliche Einrichtungen der betroffenen Kommunen sind gemessen an der jeweiligen Nutzung sinnvolle Schutzmaßnahmen vorzusehen. In jedem Fall ist eine funktionsadäquate Verbesserung des Raumklimas, z. B. durch Zwangsbelüftung und Klimatisierung für Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulen und Altenheime vorzusehen.
10. Um Härtefälle so weit wie möglich ausschließen zu können, sollte in einem Umkreis von 500 m um die Gebietsgrenze der Schutzzonen ebenfalls

passiver Schallschutz gewährt werden. Im Zusammenhang mit einer Härtefallbetrachtung sollte es im Einzelfall ermöglicht werden, auch außerhalb dieser Zone Lösungen für größere Konfliktpunkte zu schaffen.

11. Für betroffene Hauseigentümer in den extrem verlärmten Bereichen rund um den Flughafen, die nicht länger unter einer derartigen Fluglärmbelastung leben wollen, ist ein hinreichendes Wohnraum-Management aufzubauen, das ihnen wirksam hilft, adäquaten Ersatzwohnungsraum zu finden und diesen finanzieren zu können.
12. Die unter den Ziffern 7. – 10. beschriebenen Schutz- bzw. Hilfemaßnahmen sind auf der Basis direkter Zuschüsse oder über eine geeignete Kostenübernahmepaxis zu ermöglichen.
13. Die Betroffenen sind von entstehenden Kosten für erforderlich werdende Wartungs- und/oder Reparaturarbeiten an den Schallschutzeinrichtungen frei zu halten.
14. Die eingebauten technischen Schallschutzeinrichtungen haben stets dem neueren technischen Standard zu entsprechen. Die Betroffenen sind von den in diesem Zusammenhang entstehenden Kosten frei zu halten.

II. Kommunales Nachhaltigkeitsprogramm

Für die Kommunen, die im direkten Umfeld des Frankfurter Flughafens im besonderen Maße die Lasten des Flugbetriebs zu tragen haben, ist ein dauerhaft angelegter Programmteil des Regionalfonds vorzusehen. Dies begründet sich auch dadurch, dass die Lasten dauerhaft wirken und zu deren (Teil-)Kompensation erhöhte finanzielle Aufwendungen erforderlich sind.

Eine dauerhafte Förderung betroffener Kommunen hat Folgendes zu berücksichtigen:

1. Der Grad der Förderung soll sich an einem Verteilungsmodell orientieren, welches das Ausmaß der Betroffenheit von Siedlungsbeschränkung sowie den in den jeweiligen siedlungsbeschränkten Bereichen der Kommunen anzutreffenden Bevölkerungsanteilen berücksichtigt.
2. Die Höhe der Förderung pro Kommune muss geeignet sein, wirksam gegen fluglärmbedingte Fehlentwicklungen angehen zu können. Erforderlich hierfür erscheinen mindestens € 1.000.000,00 pro 10.000 Einwohner in den der Siedlungsbeschränkung (nach Regionalplanung) unterliegenden Teilen des jeweiligen Stadtgebietes.
3. Die Auszahlungen sind alle drei Jahre zu leisten. Nach spätestens zehn Jahren ist zu prüfen, ob ein Anspruch auf nachhaltige Förderung unter Berücksichtigung der zu diesem Zeitpunkt bestehenden Fluglärmbelastung fortbesteht.
4. Einnahmen betroffener Städte aus dem Betrieb des Flughafens – auf dessen Gelände – (Gewerbesteuer, Dividende, „Vorteilsausgleich“ etc.) werden von der berechneten Fördersumme abgezogen.
5. Die Fördermittel sind für Maßnahmen einzusetzen, die der Stabilisierung der sozialen Infrastruktur dienen. Hier kommen insbesondere Maßnahmen in Frage, die auf Bildungsförderung von Kindern und Jugendlichen zielen oder einer bildungsorientierten Betreuung dienen. Über die Verwendung der Mittel ist entsprechender Nachweis zu führen.

6. Vergabe und Verwendung der Fördermittel sollen von einem Beirat kontrolliert werden, der zugleich die Konkretisierung der Kriterien für eine zielorientierte Verwendung übertragen bekommen sollte. Der Beirat soll zusammengesetzt sein aus je einer Vertreterin/einem Vertreter der förderberechtigten Kommunen sowie einem Vertreter des hessischen Sozialministeriums.
7. Die förderberechtigten Kommunen erhalten die Förderung unter der Voraussetzung, dass sie sich freiwillig dazu verpflichten, von bestehenden Nachverdichtungsmöglichkeiten in den jeweils siedlungsbeschränkten Teilen des Stadtgebietes nur eingeschränkt Gebrauch zu machen. Die demographische Entwicklung wie auch die Tendenz zu mehr Wohnfläche pro Bewohner sollen dahingehend genutzt werden, die Zahl der Hochbetroffenen nicht zusätzlich ansteigen zu lassen.

Frankfurt, 25. Juni 2012

Stellungnahmen zum RegFondsG, Anhörung im Landtag 01.06.2012

Stellungnahme von	Gebiet	Dialog mit Region	Umzug	Immobilien	Ausstattung RegFonds	Bemerkung	Vorschlag
Prof. Dr. Friedrich Thießen					unzureichend	Nimmt Stellung zur Definition von Betroffenheit und der Wertminderung von Immobilien; Betroffenheit wird durch Immobilienwertverlust gespiegelt.	Immobilienwertverlust als ein Maß für Betroffenheit im RegFondsG aufnehmen.
Vorstand Bundesvereinigung gegen Fluglärm				Wertverlust muss bei Verkauf vom Eigentümer (z.B. durch eine Darlehen der WiBank) getragen werden, dies ist nicht hinnehmbar.		- Ablehnung des Gesetzes; finanzielle Mittel keine geeigneter Schutz; - RegFonds widerspricht dem Verursacherprinzip.	Begrenzung Anzahl von Flugbewegungen
Magistrat der Stadt Frankfurt	RegFondsG weckt Erwartungen, dass Menschen SS bekommen, die außerhalb des gesetzlichen Anspruchs sind.		FFM ist für die Unterstützung von Umzügen in leise Gegenden für Nachschutzzonen und TSZ1	Wertausgleich für Außenbereich	- Fraglich ob damit tatsächlich für FFM eine spürbare Verbesserung der Lebenssituation realisierbar ist. - Keine Gewerbesteuer der Umlandkommunen für RegFonds	- Gehen davon aus, dass der Kreis der Anspruchsberechtigten auf Passiven Schallschutz ausgedehnt wird. - Verursacherprinzip wird missachtet	- Förderzweck soll auf Entschädigungen, Aufkauf von Immobilien, Wertausgleiche und Umzugshilfen erweitert werden. - Mittel insgesamt als Zuschüsse gewähren - Nur ein Ansprechpartner für die Antragstellung - Gesetzliche Kriterien für Härtefälle
KAG	Zu klein gefasst. Passiver Schallschutz muss auch für Gebiete außerhalb der Nachschutzzone und TS1 gewährt werden. Mindestens im gesamten Lärmschutzbereich und Bereichen, die aufgrund von Flugroutenänderungen ohne Änderung des Lärmschutzbereichs belastet sind	Dialog findet nicht statt weder mit der LR noch mit dem FFR	Zynischer Beigeschmack, wenn dies als passiver Schallschutz benannt wird.		- unzureichend - Ablehnung der Beteiligung von Umlandkommunen	- grundsätzlich wird RegFonds begrüßt. - Auch Altbetroffene berücksichtigen - Verursacherprinzip - Aussenbereich nicht geschützt	- Neu diskutieren wie und durch wen der RegFonds bestückt wird - AG zur Erarbeitung der Kriterien sollte demokratische bestimmt werden.
Dr. Wolfgang Christian						Umfrage mit 10 Personen, Generelles Statements, nichts Konkretes zum RegFonds.	
Joy Hensel Ruhebeauftragte Stadt Hattersheim	Betroffenheit ist größer als durch die Verordnung des Lärmschutzbereiches festgesetzt. - Ergänzung der Lärmschutzbereiche um das Schutzkriterium eines Tagesmaximalpegels - Schallschutz für bestehende Schulen und sonstige schutzbedürftige	Diskussion der Kriterien nicht im FFR, da intransparentes Verfahren. Kriterien werden von Regionalversammlung einzusetzen Ausschuss erarbeitet. Abwicklung über		- Berücksichtigung von Wertverlusten bei Immobilien unter Berücksichtigung der erneuten Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes (Urteil vom 23.02.2010 - Az: 1 BvR 2736/08) - Entschädigungen	- Keine Finanzierung durch Kommunen, lieber gerechte Aufteilung der Gewerbesteuern - Verwaltungskosten sollten Obergrenze von 1% der Darlehenskosten nicht überschreiten. - Zu gering ausgestattet	- Führt aus, dass der Schutz durch das FlugSchG ist nicht ausreichend - Verursacherprinzip wird durchbrochen - Keine Abwicklung durch RP Darmstadt, es sei zu befürchten dass Kosten zu Gunsten der Fraport gekürzt werden. Einrichtung einer Antrags- und Vergabestelle beim Regionalverband	- Entwicklung eines Konzeptes für Gesamtlärm bzw. sogenannten Kombinationsbelastungen auch unter Einbeziehung der Luftschadstoffe - Erweiterung der Schutzansprüche, soweit das Fluglärmschutzgesetz nach neuerer höchstrichterlicher Rechtsprechung (Urteil des BVerwG vom 4. April 2012, 4 C 8.09 u.a.) nicht abschließend ist, z.B. bei dem Schutz von Gewerbebetrieben oder

Stellungnahmen zum RegFondsG, Anhörung im Landtag 01.06.2012

	Einrichtungen innerhalb der Tagschutzzzone 2 • Betrachtung der nächtlichen Maximalpegel von 53 dB(A) innen nach der 100-zu 100-Regel, um Bereiche zu erfassen, in denen hohe nächtliche Spitzenpegel regelmäßig auftreten, die aber hinter der Realverteilung zzgl. Sigmazuschlag zurückbleiben. • Erweiterung des freiwilligen CASA " - Programms der Fraport um weitere Bereiche mit Möglichkeit des Verkaufs von Wohnobjekten zum Verkehrswert, in denen extrem niedrig geflogen wird (ca. 120 bis 150 m Anflughöhe), die aber außerhalb des jetzt geförderten seitlichen Bereichen der Anfluggrundlinie von 210 (!!) m seitlich liegen. Dies betrifft vor allem den Stadtteil Hattersheim-Eddersheim oder vergleichbare Bereiche	Regionalverband, Infos an die Berechtigten.		für die eingeschränkte Funktion von Außenbereichen wie Gärten und Terrassen im Vorgriff auf eine noch durch den Bund zu erlassende Außenbereichsentsehdigungs VO		Büros, deren Ansprüche das Fluglärmsgesetz nicht abschließend regelt • Ausrichtung des Schutzniveaus an Hand von Maximalpegeln innen im Gebäude, die tags wie nachts nicht überschritten werden dürfen (die 2. FlugLSV bzw. die DIN 4109 berücksichtigt nur den Dauerschall/pegel) • Einbeziehung des Bodenlärms in die Belastungssituation, der im Nahbereich zu einer Durchbrechung der Nachtruhe führt, da er vom Nachtflugverbot nicht erfasst ist und der Bodenbetrieb weitergeht, ohne dass Schallschutz gewährt würde • Berücksichtigung der Ist-Situation, wenn die aktuelle Belastung (Stand 31. 12.2009, Stichtag des FluglärmG für Bestandsflughäfen) größer ist als dienach der Prognose für das Jahr 2020, die Grundlage für die Festsetzung der Lärmschutzbereiche ist. • Berücksichtigung sogenannter Schwarzbauten oder Gebäuden die bestimmte bauordnungsrechtliche Anforderungen (z.B. Mindestdeckenhöhe, bei ausgebauten Kellern oder Dachgeschossen) nicht erfüllen, gleichwohl aber zu Wohn- und Schlafzwecken genutzt werden • Schaffung eines unabhängigen Beratungszentrums mit Sachverständigen, darüber bestehende Ansprüche informieren aber auch über Optimierungspotentiale beim Schallschutz informiert, auch dann, wenn keine Kostenerstattung erfolgt, aber auf eigene Rechnung Maßnahmen durchgeführt werden sollen oder ohnehin Sanierungsmaßnahmen an Gebäuden anstehen • Entschädigung oder Ankaufsmöglichkeit für Betriebe die ihr Kerngeschäft im Außenbereich haben (etwa Sonderimmobilien wie Reiterhöfe, Sportanlagen mit Außenplätzen, Getränkehandel, Verleih- und Vermietungsgeschäft, Wartung von Maschinen)
--	---	---	--	--	--	---

Stellungnahmen zum RegFondsG, Anhörung im Landtag 01.06.2012

						• Entschädigung für einzelne Lärmnächte mit erheblichen nächtlichen Flugbewegungen oder unvermeidbaren Vermessungsflügen (Hotelgutschein o.a.) • Rückwirkende Förderung, von Personen, die auf absehbare Zeit vor oder nach Inbetriebnahme der Nordwestbahn bereits auf eigene Rechnung tätig wurden • Sollten die Mittel erschöpft sein, wird eine Nachschusspflicht durch den Verursacher angestrebt. Da gleiche gilt für Kosten, die der Verursacher ohnehin auf grund gesetzlicher Pflichten oder solcher aus dem geänderten oder klargestellten Planfeststellungsbeschluss übernehmen hat • Einbeziehung UBA in Erarbeitung des Kriterienkatalogs • Priorisierung der Zuwendungen
Stadt Mörfelden Walldorf	• Gebiet sollte über die gesetzlichen Schutzzonen TS1 und Nachtschutzzone hinaus gehen. • Gebietsbeschränkungen, die nicht mit Flughafen in Verbindung stehen beachten (FFH-Gebiete, Bannwald, Naturschutzgebiete) • Ausweitung der Anspruchsgebiete für Privatpersonen und Kommunen auf Stadtteile, da nur so Faktoren wie Reflexionen, Echo oder Flugroutenabweichungen berücksichtigt werden können und eine Entlastung der Region möglich wird. Zusätzlich wäre zu ermitteln, inwiefern sich zusätzliche belastete Gebiete durch "routinemäßige" Flugroutenabweichungen ergeben. Bei der Berechnung der Verteilungsquotienten, zusätzliche Belastungen durch Schadstoffe oder Flughafen Zubringerverkehr beachten.	• Beteiligung aller betroffenen Kommunen am Richtliniengabungsverfahren, da nur so sichergestellt werden kann, dass alle maßgeblich Betroffenen, vertreten durch ihre demokratisch legitimierten Vertreter, an dem Normgebungsprozess beteiligt sind.			• Zu geringe Ausstattung • Abgabe von Unternehmen, die ihre Wertschöpfung aus dem Flughafen beziehen • Lärmtaler • Gesetzliche Lärmabgaben nach Lärmkategorisierung sollte RegFonds speisen.	• Entwurf des FFR ist nicht ausreichend • Schadstoffe thematisieren • Flächenverbrauch • Belastung durch Zubringerverkehr berücksichtigen • Langjährige Anspruchsberechtigung statt einmalige Auszahlung, z.B. Anpassung des SS hat den Stand der Technik • Kommunale Entwicklung fördern • Der vorliegende Gesetzesentwurf bezieht sich in § 1 Abs. 1 auf Maßnahmen des passiven Fluglärmschutzes. Ob darunter auch Fluglärmmonitoring oder Entschädigungen fallen bleibt offen. Da Monitoring und Entschädigung als wesentliche Elemente im Fluglärmenschutzgesetz (FluglärmG) vorgesehen sind, sollten diese Elemente über den Regionalfond Berücksichtigung finden.

Stellungnahmen zum RegFondsG, Anhörung im Landtag 01.06.2012

Stadt Rüsselsheim	• Rüsselsheim bedauert, dass der RegFonds keine Hilfe für ihre Stadt vorsieht, bittet darum die Belastungssituation einzubeziehen.	• Unklar wie der Dialog ausgestaltet werden soll	• Eher ablehnend		• Weniger für Passiven Schallschutz als in Allianz angegeben da kein passiver Schallschutz Maßnahmen im Bereich Umzugshilfe, Darlehen für Wertausgleich, Lüfter, CASA2 etc sind. • Mittel werden auch durch Verwaltung und Vergabe des Fonds geringer, Höhe ist nicht transparent • Ablehnung einer Beteiligung der Umlandkommunen	• Generelle Begrüßung des RegFonds • Aktive Schallschutzmaßnahmen haben Vorrang • Kritik an FluglärmG • RP Darmstadt bereit jetzt mit der Abwicklung in Verzug (Zusagen für Passiven Schallschutz ab 2016 wurden hintenangestellt, daher zu viel Aufwand für Bürger). Vorfinanzierung nur dann sinnvoll, wenn es bereits eine Zusage über Erstattung erhalten haben. • Personelle Ressourcen beim RP Darmstadt aufstocken • Härtefallkommission unklar, wie hoch die Kosten sind. • Keine klare Zielvorgabe bei öffentlichen Einrichtungen • Keine Abgrenzung zu gesetzlichem Schallschutzprogrammen • Konkrete Fristen sollten vorgegeben werden.	• RP
Städte Flörsheim, Hochheim, Hattersheim und Mainz	• RegFonds soll jenen Kommunen die von fluglärmbedingten Siedlungsbeschränkungen betroffen sind Mittel für siedlungs- und sozialstrukturelle Maßnahmen gewähren. • Gebiet in Allianz-Papier nicht definiert.	• Keine Ausarbeitung der Kriterien durch das FFR			• Aufstockung des RegFonds für Förderung der Stadtentwicklung. • Nicht ausreichend um alle dringlichen Maßnahmen durchzuführen • Keine Beteiligung von Umlandkommunen • RegFonds sollte auf Dauer angelegt werden	• Pass. Schallschutz reicht nicht aus, Aktiver Schallschutz hat Priorität. • Forderung einer Lärmobergrenze • Nachtflugverbot 22.00-06.00 Uhr • Grundsätzlich Begrüßung eines RegFonds • Kritik an FluglärmG • Zweckbestimmung ist von uferloser Weite • Verursacherprinzip • Härtefallkommission soll eine unabhängige Gruppe sein	
BUND – LV Hessen		• Kriterien sollten von FLK erarbeitet werden.			• Zu gering	• Gesetzentwurf ist inakzeptabel • Verstoß gegen Verursacherprinzip • Hessen sollte sich um gesetzliche Verbesserung des Fluglärmschutzes einsetzen. • Forderung der Einführung von Lärmgrenzwerten und Überflughöhen • Richtlinie ist unzureichend, es sollte eine Rechtsverordnung erlassen werden	

Stellungnahmen zum RegFondsG, Anhörung im Landtag 01.06.2012

Bündnis der Bürger-initiativen						• Ablehnung des RegFondsG	
Stadt Groß Gerau, Gemeinden Nauheim und Trebur	• Hauptziel des RegFonds sollte neu belasteten sein • Höchstbelastung muss relativ verstanden werden	• Richtlinienggebungsverfahren sind alle Kommunen zu beteiligen, die direkt überflogen werden			• Zu gering	• Richtlinienkompetenz unklar • Verstoß gegen Verursacherprinzip • RegFonds sollte Monitoringmaßnahmen sowie finanzielle Entschädigungen für das Überschreiten von Lärmobergrenzen beinhalten	
Bundesvereinigung gegen Fluglärm, Regional-beauftragter Mitte		• Kritik dass die FLK nicht an der Erarbeitung der Kriterien beteiligt ist			• Willkürlich und intransparent	• Stimmen dem Entwurf des RegFondsG nicht zu. • Forderung: Begrenzung Flugbewegungen, Nachtflugverbot 22.00-06.00 Uhr, Lärmgrenzwert von 40 dB(A) • Verstoß gegen Verursacherprinzip	
Regierungspräsidium Darmstadt							
Fdc Airport Consulting	• Bezugszeitraum 2015 und 100-100 Regelung führt dazu, dass nur der Westen des Flughafens förderungsberechtigt ist	• Nicht transparent wird ei Kriterien festlegt			• Keine Beteiligung von Umlandkommunen • Vorziehen der Maßnahmen sollte nicht verzinst werden und dies aus dem RegFonds bezahlt werden.	• Verstoß gegen Verursacherprinzip • Statt an Symptomen nur zu kurieren, sollten mit den zur Verfügung gestellten Mitteln, Problemlösungen erarbeitet werden Problemlösungen die zur Verkehrsminderung und damit zur Lärminderung führen • Nachhaltigkeit des Fonds?	
Stadt Offenbach, Herr Weiß	• Intention des RegFondsG lt. Gesetzentwurf eindeutig: Unterstützung derjenigen, denen durch das FluglärmSchutzG keinerlei Schallschutzmaßnahmen zugesprochen werden, d. h. vorrangig Tagschutzzone 2 nach SZVO + ggf. Erweiterung um eine Pufferzone				• Zu gering	• Trotz Unterschieden in der Betroffenheit in den einzelnen Schutzzonen, benötigen alle im Lärmschutzbereich lebenden Menschen passiven Schallschutz. Es kann nicht darum gehen, in bestimmten Gebieten mehrfach zu fördern, sofern nicht zuvor im gesamten Lärmschutzbereich Fördermaßnahmen für passiven Schallschutz umgesetzt wurden	• Tagschutzzone 2 nach SZVO + ggf. Erweiterung um eine Pufferzone (um Neubetroffene zu berücksichtigen)