



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 – (Gewerbsteuer, 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