

Ausschussvorlage WVA 19/36 – öffentlich –

Stellungnahmen der Anzuhörenden

zu dem

Gesetzentwurf

der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main (Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG)

– Drucks. [19/5223](#) –

8.	Magistrat der Wissenschaftsstadt Darmstadt	S. 1
9.	Fraport AG – Frankfurt Airport Services Worldwide	S. 3
10.	Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V.	S. 6
11.	Magistrat der Stadt Flörsheim am Main	S. 8
12.	Magistrat der Stadt Hattersheim	S. 10
13.	Joy Hensel, RAin u. ehem. Ruhebeauftragte der Stadt Hattersheim	S. 11
14.	Bürgeraktion PRO Flughafen e. V.	S. 21
15.	Stadträtin Dr. Ursula Fechter, Fluglärmschutzbeauftragte und ständige Vertreterin des Oberbürgermeisters der Stadt Frankfurt am Main	S. 23
16.	Hessischer Städte- und Gemeindebund	S. 24

Dezernat V
Stadträtin Barbara Akdeniz

Postfach 11 10 61
64225 Darmstadt

Wissenschaftsstadt
Darmstadt



Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Energie und
Landesentwicklung
Frau Claudia Lingelbach
-Per E-Mail-

Stadträtin
Barbara Akdeniz

Neues Rathaus am Luisenplatz
Luisenplatz 5a
64283 Darmstadt
Telefon: 06151 13-2854, 13-2855 o. 13-2954
Telefax: 06151 13-23 09
Internet: www.darmstadt.de
E-Mail: dezernatV@darmstadt.de

Datum
02.11.2017

Stellungnahme zum Entwurf des RegLastG

Sehr geehrte Frau Lingelbach,
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum geplanten Gesetz zur Einrichtung eines Regionalen Lastenausgleichs betreffend den Flughafen Frankfurt Main (RegLastG), von der die Wissenschaftsstadt Darmstadt gerne Gebrauch macht.

Generell begrüßen wir die Intention des Gesetzesentwurfes ausdrücklich. Nachdem die Stadt Darmstadt im Regionalfonds als inhaltlichen Vorgänger des RegLastG nicht berücksichtigt war, begrüßen wir zudem die Aufnahme in den Kreis der anspruchsberechtigten Kommunen des RegLastG. Dies spiegelt auch das Ausmaß der Fluglärmbeeinträchtigung im Darmstädter Norden wieder. Hier kann der breite Verwendungszweck der zugeteilten Mittel nachhaltig dazu beitragen, die negativen Folgen der Fluglärmbeeinträchtigungen in den betroffenen Darmstädter Stadtteilen zumindest teilweise zu mindern.

Zum vorliegenden Gesetzesentwurf regen wir an, den Lastenausgleich dauerhaft und nicht zeitlich begrenzt auszugestalten.

Begründung:

Die Fluglärmbeeinträchtigung in der Region zeichnet sich durch ihre Dauerhaftigkeit aus. Gerade auch vor dem Hintergrund des prognostizierten weiteren Anstiegs der Flugbewegungen ist unseres Erachtens ein kontinuierlicher Lastenausgleich angebracht.

Bezüglich der im Gesetzesentwurf erwähnten, noch zu erstellenden Ausführungsrichtlinie regen wir an, folgende Punkte zur berücksichtigen:

1. Die jährlich zustehenden Gelder sollten in die Folgejahre übertragen werden können.

Begründung:

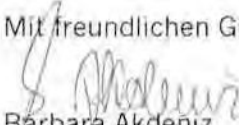
Zum einen können die für das Jahr 2017 veranschlagten Mittel bei einem Inkrafttreten des Gesetzes in diesem Jahr kaum mehr rechtzeitig verausgabt werden. Zum anderen sollten die Mittel ansparbar sein, um ggf. umfangreichere Investitionen umsetzen zu können.



2. Kommunen in der Haushaltssicherung sollten keine Anrechnung der Mittel durchführen müssen.
Begründung:
Da sich viele der anspruchsberechtigten Kommunen in der Haushaltssicherung befinden, würde eine Anrechnung der Mittel der Intention des kommunalen Lastenausgleichs entgegenstehen. Zudem tragen beispielsweise die eingeschränkten Entwicklungsmöglichkeiten durch Siedlungsbeschränkungen aufgrund des Fluglärms zur finanziellen Belastung der betroffenen Kommunen bei.

3. Analog dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm sollte bei signifikanten Änderungen der Lärmbelastung auf Grund von z.B. aktiven Schallschutzmaßnahmen (ASS) oder flugbetrieblichen Maßnahmen das Anspruchsgebiet zeitnah neu berechnet werden.
Begründung: Es könnte sich andernfalls die Situation einstellen, dass eine Kommune z.B. durch eine ASS entlastet wird und daher weniger Anspruch auf Mittel aus dem Regionalen Lastenausgleich hat. Durch die oftmals verschiebende Wirkung von ASS könnte gleichzeitig eine neue Betroffenheit einer anderen Kommune entstehen, die dann aber vom Regionalen Lastenausgleich nicht abgedeckt wäre.

Mit freundlichen Grüßen



Barbara Akdeniz
Stadträtin



Fraport AG · 60547 Frankfurt (Briefpost) · 60549 Frankfurt (Paketpost)

**Rechtsangelegenheiten
und Compliance**

Hessischer Landtag
Der Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Herrn
Clemens Reif MdL
Postfach 3240
65022 Wiesbaden

Telefax E-Mail
-49561070 t.lurz@fraport.de

Ihr Zeichen

Unser Zeichen
RAC-AU tl-mwa

Telefon
+49 69 690 -61070

Datum
03.11.2017

**Schriftliche und mündliche Anhörung im Hessischen Landtag zu dem
Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen
Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main
(Regionallastenausgleichsgesetz)
- Drucks. 19/5223 –
Stellungnahme der Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide**

Fraport AG
Frankfurt Airport
Services Worldwide
60547 Frankfurt/Main
Telefon +49 69 690-0
Telefax +49 69 690-70081
Info@fraport.de
www.fraport.de

Sitz der Gesellschaft:
Frankfurt/Main
Amtsgericht Frankfurt/Main
HRB 7042

USt-IdNr.: DE 114150623

Vorsitzender des Aufsichtsrates:
Hess. Minister der Finanzen a.D.
Karlheinz Weimar

Vorstand:
Dr. Stefan Schulte
(Vorsitzender)
Anke Giesen
Michael Müller
Dr. Matthias Zieschang

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender,

wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum vom Kabinett am 04.09.2017 beschlossenen
Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich
betreffend den Flughafen Frankfurt Main (Regionallastenausgleichsgesetz) Stellung neh-
men zu können.

Der Gesetzentwurf sieht vor, in einem weiten Umfeld des Flughafens Frankfurt Main für
vom Fluglärm betroffene Kommunen einen regionalen Lastenausgleich aus Landesmitteln
zu gewähren. Das Gesetz soll nach dem Auslaufen der Leistungen zur nachhaltigen Kom-
munalentwicklung gemäß dem bisherigen Regionalfonds-Gesetz diesen Gesetzeszweck
aufgreifen und fortführen. In den Jahren 2017 bis 2021 sollen jährlich jeweils bis zu 4,5 Mio.
Euro, insgesamt also bis zu 22,5 Mio. Euro, an anspruchsberechtigte Kommunen auf An-
trag ausgeschüttet werden. Der Kreis der anschlussberechtigten Kommunen ist im Ver-
gleich zum Fördergebiet des Regionalfonds-Gesetzes noch einmal ausgedehnt worden.

1. Aus Sicht der Fraport AG ist positiv hervorzuheben, dass mithilfe des Regionallas-
tenausgleichsgesetzes die dritte Säule des Regionalfonds-Gesetzes für eine nach-
haltige Kommunalentwicklung fortgesetzt werden soll. Hiermit ist eine Kontinuität
im Bereich der Unterstützung der anspruchsberechtigten Kommunen gewährleis-
tet. Wir begrüßen, dass nach § 2 die im Rahmen des Regionalen Lastenausgleichs
gewährten Leistungen zweckgebunden zur nachhaltigen Kommunalentwicklung,

Commerzbank AG:
S.W.I.F.T/BIC DRESDEFF
BLZ 500 800 00, Kto. 330000600 EUR
IBAN DE34 5008 0000 0330 0006 00
BLZ 500 800 00, Kto. 330000602 USD
IBAN DE77 5008 0000 0330 0006 02

Deutsche Bank AG:
S.W.I.F.T/BIC DEUTDEFF
BLZ 500 700 10, Kto. 2008407 EUR
BLZ 500 700 10, Kto. 2008407 USD
IBAN DE44 5007 0010 0200 8407 00
Frankfurter Sparkasse:
S.W.I.F.T/BIC HELADEF1822
BLZ 500 502 01, Kto. 36814
IBAN DE05 5005 0201 0000 0368 14

Landesbank Hessen-Thüringen:
S.W.I.F.T/BIC HELADEF
BLZ 500 500 00, Kto. 14690002 EUR
IBAN DE09 5005 0000 0014 6900 02
BLZ 500 500 00, Kto. 964333603 USD
IBAN DE24 5005 0000 0964 3336 03



Datum
03.11.2017

Seite
2

insbesondere „zur Abwicklung von Folgen der Fluglärmbelastung und zur sonstigen Verbesserung der Lebensqualität in den Kommunen“ zu verwenden sind und nach § 4 Abs. 2 die Kommunen, die Mittel erhalten haben, über den Einsatz der Mittel dem zuständigen Ministerium zu berichten haben. Ein hinreichend flexibler und die lokalen Besonderheiten berücksichtigender Einsatz der Finanzmittel ist gesichert, da den Kommunen insoweit eine „weitgehende Eigenständigkeit“ eingeräumt wird.

2. Das geplante Regionallastenausgleichsgesetz führt die seit langem praktizierten Bemühungen im Rahmen eines umfassenden Konzepts zum Schutz vor Fluglärm fort. Hier sind nur beispielhaft die am 29.02.2012 unterzeichnete Erklärung „Gemeinsam für die Region – Allianz für Lärmschutz 2012“, welche vom Land Hessen, der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH, der Deutschen Lufthansa AG, dem Forum Flughafen und Region, dem Board auf Airlines Representatives in Germany (BARIG) und der Fraport AG unterzeichnet worden ist und zahlreiche Maßnahmen insbesondere des aktiven Schallschutzes auflistet, zu nennen. Bei der Umsetzung dieser Schallschutzmaßnahmen sind erhebliche Fortschritte zu verzeichnen (zum Beispiel Anhebung der Gegenanflüge, Anhebung des Anflugwinkels bei Instrumentenlandesystem für die Landebahn Nordwest von 3,0° auf 3,2°, konstanter Sinkflug (CDO) und lärmtechnische Umrüstung von Flugzeugtypen etc.). Als weiteres Ergebnis des gemeinsamen, kontinuierlichen Bemühens um eine Reduzierung des Fluglärms ist auch das „Bündnis für Lärmpausen“ zu nennen, welches durch wechselnde Nutzungen der Start- und Landebahnen in den Nachtrandstunden Lärmpausen in den jeweils davon profitierenden Gebieten im Umfeld des Flughafens schafft. Nach erfolgreichem Probetrieb ist dieses Bündnis am 30.05.2016 fortgesetzt worden.

Das geplante Regionallastenausgleichsgesetz reiht sich zudem in die Maßnahmen und Aktivitäten der landeseigenen Flughafenstiftung ein, die einen regionalen Ausgleich der Lasten durch Fluglärm durch eine Erhöhung der Lebensqualität zum Ziel haben. Auch die Flughafenstiftung wird aus der Dividende, die die Fraport AG an das Land Hessen ausschüttet, finanziert.

3. Die Fraport AG nimmt die berechtigten Lärmschutzinteressen der Bevölkerung im Umfeld des Flughafens Frankfurt Main sehr ernst. Neben ihrem Engagement in den zuvor genannten Bündnissen sieht sie sich als in der Region verwurzeltes Unternehmen und öffentliche Einrichtung der Daseinsvorsorge in der Verantwortung, sich nachhaltig für einen angemessenen Lärmschutz und eine gute Nachbarschaft einzusetzen und hierbei - auch international – eine Vorreiterrolle einzunehmen. Dieses Engagement betrifft nicht nur den Lärmschutz im engeren Sinne (bürgerfreundliche Umsetzung des passiven Schallschutzes und der Außenwohnbereichschädigung nach dem Fluglärmschutzgesetz, Errichtung der Triebwerksprobelaufrichtung, Schallschutz für gewerbliche Einrichtungen etc.), sondern auch das Regionalsponsoring, das die kulturelle und sportliche Vielfalt der Region und das

Commerzbank AG:
S.W.I.F.T./BIC DRESDEFF
BLZ 500 800 00, Kto. 330000600 EUR
IBAN DE34 5008 0000 0330 0006 00
BLZ 500 800 00, Kto. 330000602 USD
IBAN DE77 5008 0000 0330 0006 02

Deutsche Bank AG:
S.W.I.F.T./BIC DEUTDEFF
BLZ 500 700 10, Kto. 2008407 EUR
BLZ 500 700 10, Kto. 2008407 USD
IBAN DE44 5007 0010 0200 8407 00
Frankfurter Sparkasse:
S.W.I.F.T./BIC HELADEF1822
BLZ 500 502 01, Kto. 36814
IBAN DE05 5005 0201 0000 0368 14

Landesbank Hessen-Thüringen:
S.W.I.F.T./BIC HELADEF
BLZ 500 500 00, Kto. 14690002 EUR
IBAN DE09 5005 0000 0014 6900 02
BLZ 500 500 00, Kto. 964333603 USD
IBAN DE24 5005 0000 0964 3336 03



Datum
03.11.2017

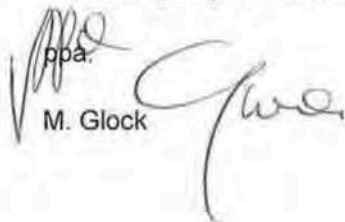
Seite
3

Ehrenamt fördert. Diese Aktivitäten werden durch die Gesetzesinitiative sehr gut ergänzt.

Gerne stehen wir Ihnen und dem Ausschuss im Rahmen der mündlichen Anhörung für weitere Fragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Fraport AG
Rechtsangelegenheiten und Compliance


ppa.
M. Glock

i. V.


Th. Lutz

Commerzbank AG:
S.W.I.F.T./BIC DRESDEFF
BLZ 500 800 00, Kto. 330000600 EUR
IBAN DE34 5008 0000 0330 0006 00
BLZ 500 800 00, Kto. 330000602 USD
IBAN DE77 5008 0000 0330 0006 02

Deutsche Bank AG:
S.W.I.F.T./BIC DEUTDEFF
BLZ 500 700 10, Kto. 2008407 EUR
BLZ 500 700 10, Kto. 2008407 USD
IBAN DE44 5007 0010 0200 8407 00
Frankfurter Sparkasse:
S.W.I.F.T./BIC HELADEF1822
BLZ 500 502 01, Kto. 36814
IBAN DE05 5005 0201 0000 0368 14

Landesbank Hessen-Thüringen:
S.W.I.F.T./BIC HELADEF
BLZ 500 500 00, Kto. 14690002 EUR
IBAN DE09 5005 0000 0014 6900 02
BLZ 500 500 00, Kto. 964333603 USD
IBAN DE24 5005 0000 0964 3336 03



Geschäftsstelle, 40210 Düsseldorf, Gruppellostr.3; Tel. (0211) 668 5071,

E- Mail: geschaeftsstelle@fluglaerm.de, Internet: www.fluglaerm.de

05. November 2017

Stellungnahme der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF)

zum Gesetzentwurf

der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt (Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG)

Drucks. 19/5223

Zur Anhörung am 9. November 2017 im Hessischen Landtag

Grundsätzliche Vorbemerkung

Die Bundesvereinigung gegen war von Anfang an gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens durch die Landebahn Nordwest und das Terminal 3.

Jetzt sechs Jahre nach Inbetriebnahme der Landebahn sehen wir unser Bedenken voll auf bestätigt. Die Landebahn Nordwest ist raumunverträglich, die als Begründung für den Ausbau vorgelegten Gutachten für eine Kapazitätssteigerung sind nicht eingetreten, der Lärmteppich reicht jetzt vom bayerischen Untermain bis nach Rheinhessen und vom Taunus bis ins hessische Ried.

Mit dem Ausbau hat die Belastung der Bürgerinnen und Bürger in der Rhein-Main-Region durch Luftschadstoffe und Ultrafeinstaub zugenommen. Fast 300 Hektar wertvoller Bannwald wurden abgeholzt, wichtige Naherholungsgebiete zerstört und mit dem Bau von Terminal 3 befindet sich die Fraport AG auf dem Weg zur Airport-City Frankfurt, die zu großen sozialen, strukturellen und wirtschaftlich negativen Effekten im Flughafenumland führen wird.

Heute trägt der Flugverkehr bereits mit 10 Prozent Anteil am Ausstoß der Treibhausgase zum Klimawandel bei und dieser wird sich durch die steigende Zahl der Flugbewegungen noch weiter beschleunigen.

Zum Regionalausgleichsgesetz

Wir sind der Auffassung, dass die durch den Flughafenausbau in Frankfurt entstehenden Belastungen für die Anrainer-Kommunen, die Gesundheit und Lebensqualität der dort lebenden Menschen nicht mit Geld aufgewogen oder ausgeglichen werden können.

Von daher stehen wir dem vorgelegten Gesetzentwurf sehr kritisch gegenüber.

Unverständlich ist uns, wieso die Finanzierung des Fonds aus Landesmitteln erfolgen soll. Bei strikter Anwendung des Verursacherprinzips müssten die Fraport AG und die Fluggesellschaften entsprechende Mittel bereitstellen und zwar in wesentlich größerem Umfang als die bis 2021 jährlich vorgesehenen 4,5 Millionen Euro.

Es wäre in diesem Zusammenhang kritisch zu überprüfen, ob mit dem jetzt vorgelegten Finanzierungsmodell nicht eine ungerechtfertigte Subventionierung des Frankfurter Flughafens und des Luftverkehrs erfolgt.

Wir sind uns bewusst, dass in der langen Geschichte des Konflikts um die ständige Erweiterung des Frankfurter Flughafens seit Anfang der 80ziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts bis heute zahlreiche Vertreter von Städten und Gemeinden, einen Regionalfonds als eine gewisse Entschädigung gefordert haben.

Wir können deshalb nachvollziehen, dass solch ein Fonds bereitgestellt wird, weisen aber auf unsere grundsätzlichen Bedenken hin.

Die Absicht der Landesregierung diese Mittel bis 2021 bereitzustellen, erachten wir für sinnvoll, aber auch danach sollten diese Gelder weiterhin zur Verfügung stehen.

Die Belastungen, die vom Frankfurter Flughafen ausgehen, enden nicht im Jahr 2021.

Wir begrüßen, dass die Stadt Mainz in den Regionallastenausgleich mit einbezogen wird, denn die Belastungen enden nicht an der Hessischen Landesgrenze.

Wir gehen davon aus, dass der vorliegende Gesetzentwurf der Landesregierung vom Landtag verabschiedet wird.

Wir halten es für geboten, dass für die Jahre 2017 bis 2021 jeweils jährlich Berichte vorgelegt werden, aus denen hervorgeht, was die antragsberechtigten Städte und Gemeinden mit den Mitteln aus dem Regionalausgleichsgesetz gemacht haben.

Dirk Treber

Vorstandsmitglied der

Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF)

Der Bürgermeister

Michael Antenbrink

Rathaus
Eddersheimer Straße 4
65439 Flörsheim am Main

Zimmer: 101

Telefon: 06145 955-200

Telefax: 06145 955-44200

E-Mail: michael.antenbrink@
floersheim-main.de

27.10.2017

Stadt Flörsheim am Main | Postfach 1260 | 65433 Flörsheim am Main

-vorab per E-Mail: c.lingelbach@ltg.hessen.de-

Hessischer Landtag

Ausschuss für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Landesentwicklung

Frau Claudia Lingelbach

Schlossplatz 1 – 3

65183 Wiesbaden

Schriftliche und mündliche Anhörung im Hessischen Landtag zu dem Gesetzesentwurf der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main (Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG) –Drucks. 19/ 5223-


Sehr geehrte Damen und Herren,

im Zusammenhang mit Ihrer Einladung hinsichtlich der Anhörung zu dem oben genannten Gesetzesentwurf teile ich mit, dass ich wegen urlaubsbedingter Abwesenheit leider nicht daran teilnehmen kann und die Stadt Flörsheim am Main bei der mündlichen Anhörung am Donnerstag, 9. November, vom Ersten Stadtrat der Stadt Flörsheim am Main, Herrn Sven Heß, vertreten wird.

Die schriftliche Stellungnahme der Stadt Flörsheim am Main zu dem Gesetzesentwurf ist dem Schreiben beigelegt.

Für weitere Informationen und Fragen stehe ich Ihnen gerne auch persönlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Antenbrink
Bürgermeister

Seite 2 zum Schreiben vom 27. Oktober 2017

Stellungnahme der Stadt Flörsheim am Main zu dem Gesetzesentwurf der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main (Regionallastenausgleichsgesetz – RegLastG) –Drucks. 19/5223-

Der Gesetzesentwurf für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main ist von der Stadt Flörsheim am Main als eine vom Fluglärm stark betroffene Kommune grundsätzlich zu begrüßen.

Die im Rahmen des Regionalen Lastenausgleichs zu gewährenden Entschädigungsleistungen sind zur nachhaltigen Entwicklung der Stadt Flörsheim am Main dringend notwendig. Mit den Entschädigungsleistungen werden Maßnahmen realisiert werden können, die zur Abmilderung von Folgen der Fluglärmbelastung und zur sonstigen Verbesserung der Lebensqualität in Flörsheim am Main geeignet sind. Ohne geeignete Maßnahmen ist bei der gegenwärtigen Fluglärmbelastung eine nachhaltige Entwicklung der Stadt Flörsheim am Main nicht möglich. Die Stadt muss für die Bürgerinnen und Bürger weiterhin als Wohnort attraktiv und lebenswert bleiben.

Ein Regionaler Lastenausgleich darf jedoch nicht zeitlich befristet werden. Als Regionalen Lastenausgleich vorgesehene Entschädigungszahlungen an die stark von Fluglärm durch den Flughafen Frankfurt Main belasteten Kommunen sollen in dem Gesetzesentwurf lediglich für fünf Jahre, von 2017 bis einschließlich 2021, erfolgen. Die zeitliche Befristung der Gewährung von Entschädigungsleistungen spricht jedoch gegen den Zweck des Regionalen Lastenausgleichs, die nachhaltige Kommunalentwicklung zu fördern. In direkter Nachbarschaft des Flughafens Frankfurt Main wird die Fluglärmsituation und die weiteren Belastungen durch den Flughafen auch in Zukunft geben beziehungsweise sich in Zukunft verschärfen. Für die betroffenen Kommunen, insbesondere auch für die Stadt Flörsheim am Main, ist der Fluglärm ein stetiges Problem. Daher besteht ein dringender Handlungsbedarf in eine nachhaltige Stadtentwicklung, die im besten Fall aber nicht vorübergehend sondern dauerhaft angelegt sein kann. Ein Lastenausgleich kann mithin auch nur auf Dauer erfolgen und eine Befristung der Gewährung von Entschädigungsleistungen an die betroffenen Kommunen ist daher abzulehnen.

Flörsheim am Main, den 27.10.2017

Von: [Lingelbach, Claudia \(HLT\)](#)
An: [Eisert, Martina \(HLT\)](#)
Thema: WG: Schriftliche und mündliche Anhörung im Hessischen Landtag zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Rhein Main (Regionallastenausgleichsgesetz-RegLastG)-Drucks. 19/52
Datum: Montag, 6. November 2017 07:56:22

Von: Miotk, Ulrike [mailto:ulrike.miotk@hattersheim.de]
Gesendet: Mittwoch, 1. November 2017 14:28
An: Lingelbach, Claudia (HLT)
Betreff: Schriftliche und mündliche Anhörung im Hessischen Landtag zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Rhein Main (Regionallastenausgleichsgesetz-RegLastG)-Drucks. 19/5223

Sehr geehrte Frau Lingelbach,

wir fragen die Landesregierung, in welchem Zeitrahmen die im Gesetzentwurf genannten Mittel für das Jahr 2017 beantragt, zur Verfügung gestellt und abgerufen werden sollen? Nach unserer Meinung ist der Zeitrahmen zur Verausgabung der vorgesehenen Mittel in 2017 zu knapp bemessen.

Gleichzeitig möchte ich Herrn Ersten Stadtrat Karl Heinz Spengler für Donnerstag, 9. November 2017 um 14 Uhr, zur mündlichen Anhörung anmelden.

Mit freundlichen Grüßen

i. A.

Ulrike Miotk
Vorzimmer Erster Stadtrat



Stadt Hattersheim am Main
Im Nassauer Hof 1 - 3, 65795 Hattersheim am Main
Telefon: 06190 970-107, Telefax: 06190 970-134
E-Mail: ulrike.miotk@hattersheim.de
Internet: www.hattersheim.de

Joy Hensel
Rechtsanwältin

Biebricher Allee 79
65187 Wiesbaden

Joy Hensel, Rechtsanwältin, Biebricher Allee 79, 65187 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und
Landesentwicklung
Postfach 3240
65022 Wiesbaden

Telefon: 0611-341 7825
Fax: 0611-341 78 26
Mobil: 0175-240 29 65
E-Mail: mail@joylaw.de

per E-Mail vorab: c.lingelbach@ltg.hessen.de.
m.eisert@ltg.hessen.de

6. November 2017
Az:1711-26-hlt-reglastG

Schriftliche und mündliche Anhörung im Hessischen Landtag zu dem
Gesetzesentwurf
der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend
den Flughafen Frankfurt am Main (Regionallastenausgleichsgesetz - RegLastG)
-Drucks. 19/5223 -
Donnerstag, 9. November 2017, 14:00, Sitzungsraum 510 W, Hessischer Landtag

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

vielen Dank für die Einladung zu der o.g. Anhörung, an der ich teilnehmen werde.

Ich bin Rechtsanwältin und ehemalige Ruhebeauftragte der Stadt Hattersheim am Main und habe bereits im Jahr 2012 an der Anhörung zum Regionalfondsgesetz (RegFondsG), dem Vorgängergesetz, teilgenommen. Daher verweise ich auf meine damaligen umfangreichen Ausführungen zu Rechtsschutzlücken und Regelungsdefiziten zum Schutz der fluglärm betroffenen Bevölkerung im Rhein-main-Gebiet..

- Ltd.- Drs. 18/5592 vom 2. Mai 2012;
- Ausschussvorlage HHA 18/83; Ausschussvorlage WVA/18/38, Teil 2, Ruhebeauftragte der Stadt Hattersheim S. 25.
- Stenographischer Bericht, Anhörung am 6. Juni 2012, 53. Sitzung des Haushaltsausschusses und 58. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr, S. 31

Diese Bedenken haben sich durch die zwischenzeitlich im Auftrag der Hessischen Landesregierung durchgeführten NORAH-Lärmwirkungsstudie noch verstärkt und zeigen umso mehr den Novellierungsbedarf des im Jahr 2017 zur Evaluation im Deutschen Bundestag anstehenden Fluglärmenschutzgesetzes aus dem Jahr 2007. Das Umweltbundesamt hat im Juli diesen Jahres seinen Bericht zur Evaluation des Fluglärmenschutzgesetzes 2017 vorgelegt, der der grundlegenden Reformbedarf des Fluglärmeschutzes aufzeigt.

- Fluglärmbericht 2017 des Umweltbundesamtes, Texte 56/2017

Joy Hensel
Rechtsanwältin

Schreiben vom 6. November 2017, Seite 2/10

Die Initiative Zukunft Rhein-Main hat im Juni 2017 eine Stellungnahme „**Forderungen der Initiative Zukunft Rhein-Main für einen hinreichenden Schutz der fluglärm betroffenen Bevölkerung vor erheblichen Belästigungen und Gesundheitsgefahren anlässlich der Evaluation des Fluglärmschutzgesetzes**“ (www.zukunft-rhein-main.de) vorgelegt, die Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, bereits vor einigen Wochen durch die Geschäftsstelle des der Initiative Zukunft Rhein Main beim Kreis Groß-Gerau, übersandt wurde.

Unter Berücksichtigung der aktuellen Ergebnisse aus der Lärmwirkungsforschung wird im Fluglärmschutzgesetz die Anpassung der Grenzwerte für den Tag von $L_{den} = 53$ dB(A) (außen) und für die Nacht von $L_n = 45$ dB(A) (außen) und maximal 0,5 fluglärmbedingten Aufwachreaktionen und ein Nachtflugverbot von 22-6 Uhr gefordert. Die geforderten Werte lassen ein Wachstum des Flughafens zu, schaffen aber einen Anreiz für verstärkten aktiven Schallschutz.

Das Forderungspapier belegt den Handlungsbedarf aufgrund der schwerpunktmäßig und erstmalig im Rhein-Main-Gebiet durchgeführten umfassenden Lärmwirkungsstudie NORAH (Noise, Recognition, Annoyance and Health), die ich als Vertreterin der Initiative Zukunft Rhein-Main im Kommunalen Begleitkreis der NORAH-Studie begleitet habe.

Bedauerlicherweise ist die im Jahr 2015 veröffentlichte NORAH Studie nie - bzw. noch nicht? - Gegenstand einer öffentlichen Anhörung im Hessischen Landtag oder in einem der Ausschüsse gewesen, obgleich durch den Hessischen Landtag im Rahmen einer Anhörung im Jahr 2010 und gerade auch durch den hiesigen Ausschuss für Wirtschaft, Energie Verkehr und Landesentwicklung die Weichen für die Vergabe und Durchführung der kostspieligen Studie gestellt wurden, die vom der zum Land Hessen gehörenden Umwelt- und Nachbarschaftshaus (UNH) GmbH betreut wurde.

Die Angemessenheit der vorgesehenen Fördermaßnahmen, die das mit Ende des Jahres 2016 auslaufende und auf drei Säulen aufbauende Regionalfondsgesetz mit einem Volumen von etwa 265 Mio.€ im Rahmen der „Allianz für Lärmschutz“ vorsah und über deren Verlängerung bzw. Fortführung hier unter dem neuen Namen Regionallastenausgleichsgesetz (RegLastG) entschieden wird, hätten im Lichte der Ergebnisse der NORAH-Studie und der neueren Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung sowie der Erkenntnisse und Empfehlungen des Umweltbundesamtes gewürdigt werden müssen.

Joy Hensel
Rechtsanwältin

Schreiben vom 6. November 2017, Seite 3/10

Denn die Tatsache, dass der Hessische Gesetzgeber es im Jahr 2012 als geboten ansah, durch Schaffung eines Fonds aus Landesmitteln, Mitteln der Hessischen Infrastrukturbank und mit Mitteln der Fraport AG weitergehende Maßnahmen zum Schutz vor Fluglärm bei Kommunen und Privatpersonen zu fördern und zu finanzieren, belegte, dass das Schutzniveau der Planfeststellung bzw. des Fluglärmschutzgesetzes, die beide aus dem Jahr 2007 stammen, für den Flughafen Frankfurt am Main bereits im Jahr 2012 nicht hinreichend war, um die durch den bestehenden und insbesondere die Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest 2011 eingetretenen gesundheitlichen und sozialen Folgen des Fluglärms auszugleichen. Dennoch ist es bislang zu keiner Neubewertung des Planfeststellungsbeschlusses gekommen.

Bei der Entscheidung über die Fortführung dieses jetzt Regionallastenausgleichsgesetz genannten Gesetzes und einzelner Maßnahmen, hätte es daher einer grundlegenden Diskussion bedurft vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Lärmwirkungsstudie NORAH und neuerer wissenschaftlicher Erkenntnisse, um die Folgen der Flughafenbetriebs in einem Ballungsraum wie dem Rhein-Main Gebiet mit etwa 1,9 Mio. Einwohnern abzufedern. Diesem Erfordernis wird das Regionallastenausgleichsgesetz nicht gerecht.

Das Gesetz kann daher nur eine erste Einzelmaßnahme sein, die weiteren Handlungsbedarf nicht entfallen lässt. Es ist daher dringend geboten, dass sich die Landesregierung für eine Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm auch auf Bundesebene einsetzt.

Zu dem o.g. Gesetzesentwurf führe ich im Einzelnen folgendes an:

1. Keine Förderung von Personen des Privatrechts, Beschränkung der Zahlungen an Kommunen, Abkehr vom drei Säulen-Modell des RegfondsG

Anders als das Vorgängergesetz ist es nicht mehr möglich, natürliche oder juristische Personen des Privatrechts zu bezuschussen und ihnen einen höheren Schutzstandard vor Fluglärm zu gewähren und insbesondere Privatpersonen Aufwendungen für Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu erstatten, die nach dem Fluglärmschutzgesetz nicht erstattungsfähig sind. Dies sah aber § 1 des bis zum 31.12.2016 geltenden RegfondsG vor. Da die bisherigen Mittel nicht ausgeschöpft wurden, ist nicht nachvollziehbar, weshalb hier nicht eine Verlängerung der Antragszeit der zur Verfügung stehenden Mittel auch für Privatpersonen in Betracht gezogen wurde. Eine Begründung, weshalb dies nicht mehr für erforderlich

Joy Hensel

Rechtsanwältin

Schreiben vom 6. November 2017, Seite 4/10

gehalten wird, lässt der Gesetzesentwurf vermissen. Gerade dies muss aber im Parlament diskutiert werden. Denn die Entwicklung zeigt deutlich, dass das noch geltende Fluglärm-schutzgesetz aus dem Jahr 2007 ein Schutzdelta von 5 bis 7 dB(A) aufweist. Die Grenzwerte des Fluglärm-schutzgesetzes bedürfen einer Anpassung am Standort des größten deutschen Verkehrsflughafens. Daher wäre im Vorgriff auch eine Ausweitung der anspruchsberechtigten Gebiete im RegLastG in Betracht gekommen.

Die Erfahrungen mit dem Vollzug des Fluglärm-schutzgesetzes haben weiter gezeigt, dass das Antragsverfahren beim Regierungspräsidium auch aufgrund der unterschiedlichen Fördergebiete und die konkrete bauliche Ausführung und Abnahme der Maßnahmen gerade Privatpersonen aus den verschiedensten Gründen, sei es aus Altersgründen oder aufgrund besonderer baulichen Gegebenheiten und Anforderungen, häufig überfordern und eine intensive Beratung und Betreuung erfordern, um eine Verbesserung der Situation zu bewirken.

Auch für eine verbesserte Beratung, z.B. auch vor Ort, hätten den Kommunen oder anderen Einrichtungen mit diesem Gesetz explizit Mittel bereit gestellt werden können, um den Mittelabfluss zu verbessern. So bleibt es den Betroffenen vor Ort überlassen, diese Hilfestellung von den Kommunen oder anderen Stellen einzufordern.

Rückblickend hat sich zudem gezeigt, dass die Fluglärm-schutzverordnungen nach dem Fluglärm-schutzgesetz, mithin das sogenannte untergesetzliche Regelwerk des Bundes, das weit nach Inkrafttreten des Fluglärm-schutzgesetzes 2007 und dem Planfeststellungsbeschlusses für die Landebahn Nord-West in Kraft trat, in der praktischen Anwendung zu Defiziten führt, die es angezeigt erscheinen ließen, den Betroffenen mit diesem Landesgesetz unkompliziert zusätzlichen passiven Schallschutz auf höherem Niveau zu gewähren, ohne an den bundesgesetzlichen Rahmen gebunden zu sein.

Ein praktisches Beispiel: Ein Anspruch auf Zu- und Ablüftung bzw. eine sogenannte kontrollierte Lüftungsplanung nach der DIN 1946 bzw. ein Anspruch auf eine „geeignete Belüftungseinrichtung“ dergestalt, dass neben einer Luftzufuhr auch die Ablufführung nach anerkannten Regeln der Technik sicherzustellen ist (Vgl. hierzu das Urteil des OVG Berlin-Brandenburg vom 3. Mai 2016, Az: 6 A 31.14, erklärt die DIN 1946-6:2009-05 für anwendbar) besteht nach Auffassung des Regierungspräsidiums wohl nicht, wird aber an anderen Flughafenstandorten wie am BER nunmehr aufgrund anderer Rechtslage vor Erlass des Flug-

Joy Hensel
Rechtsanwältin

Schreiben vom 6. November 2017, Seite 5/10

lärmschutzgesetzes bzw. höchstrichterlicher Entscheidungen für anwendbar erklärt und führt zu einem besseren Ergebnis in Bezug auf den Schallschutz und zu einer verbesserten Lufthygiene. Hier wäre es möglich gewesen, das Schutzniveau durch eine Kostenerstattung für anspruchsvollere Zu- und Abluftsysteme zu verbessern in Fällen, in denen der natürlich Luftabfluss insbesondere zur Nachtzeit nicht ausreicht. Es fällt schwer, den Fluglärm betroffenen die völlig unterschiedlichen Schutzniveaus an bundesdeutschen Flughäfen zu vermitteln, sollte doch der Schutz der Gesundheit nicht verhandelbar sein. Diese Maßnahmen könnten aus dem RegLastG finanziert werden und würden die Akzeptanz des Schallschutzprogrammes bei den Betroffenen verbessern, die oftmals auf den Einbau minderwertiger Lüfter verzichten.

Die Folge ist nun aber, dass Privatpersonen in Zukunft keine der bisher Anspruch genommenen Leistungen für verbesserten passiven Schallschutz mehr beantragen können, sei es der Schallschutz für zusätzliche Räume wie Wintergärten, eine höhere Schallschutzklasse für die nach dem FluglärmG förderungsfähigen Schallschutzfenster oder pragmatisch, wie oben ausgeführt, verbesserte technische Belüftungseinrichtungen zur Nachtzeit zu finanzieren.

Das Gesetz sollte dringend um Maßnahmen ergänzt werden, die weitergehenden zusätzlichen passiven Schallschutz für natürliche und juristische Personen des Privatrechts in fluglärm betroffenen Gebieten ermöglichen.

2. Kreis der anspruchsberechtigten Kommunen zu klein

Die jetzt 21 anspruchsberechtigten Kommunen wurden in einer Vorlage des Umwelt- und Nachbarschaftshauses vom 22. Juni 2016 in einem komplizierten Verfahren festgelegt, auf die der Gesetzesentwurf lediglich verweist. Das Berechnungsverfahren stellt trotz geänderter und Erweiterung des Kreises der Anspruchsberechtigten immer noch zu einer starken Berücksichtigung sogenannter hochhbetroffener Kommunen. Dabei ist, anders als bei Erlass des RegionalfondsG im Jahr 2012, durch neuere Erkenntnisse auch für das Rhein-Main-Geiet klar belegbar, dass erhebliche nachteilige Wirkungen des Fluglärms auch in Gebieten auftreten, die außerhalb jeglicher Schutzzonen wie den Tagschutzzonen oder der Nachtschutzzone des Fluglärmschutzgesetzes liegen. Eine Diskussion darüber, nach wel-

Joy Hensel

Rechtsanwältin

Schreiben vom 6. November 2017, Seite 6/10

chen Kriterien ein angemessener Schutz weiter Gebiete der Einwohnerschaft des Rhein-Main Gebiets erfolgen kann, unterbleibt.

Das Fördergebiet ist zu klein. Ein Beispiel: Der Kreis Groß-Gerau, der in erheblichem Umfang Fluglärm ausgesetzt ist, die sozialen und infrastrukturellen Folgen eingeschlossen, erhält keinerlei Zahlungen, obgleich hier ein Strukturausgleich zur Verbesserung der „Sozial- und Bildungsinfrastruktur“ angezeigt wäre.

Ganz grundsätzlich ist zu betonen, dass das Parlament die Budgethoheit hat und die Verteilung der Höhe der Zuwendungen mit dem Gesetzesentwurf selbst in einem transparenten Verfahren zu erläutern und zu begründen ist und nicht in einem Vorschaltverfahren vom Forum Flughafen und Region in einer Sitzung am 22. Juni 2016 gemeinsam mit dem Umwelthaus festgelegt wird, ohne dass die Herleitung der „objektiv nachvollziehbaren lärmbezogenen Kriterien“ und ihre Tauglichkeit für den vorliegenden Fall im Gesetzesentwurf nachvollziehbar begründet wird. Im Gesetzesentwurf ist nichts dazu erläutert. In den Regionalfonds II sollen einbezogen werden Gebiete mit einem nächtlichen LEQ von 45 dB(A) und tags mit einem LEQ von 50 dB(A) und mindestens 10 % Betroffenen an der Gesamtbevölkerung. Eine Einbeziehung in den Regionalfonds II an Hand der Häufigkeit von Maximalpegeln oder der Emergenz, insbesondere in der Nacht, wie es neuere Erkenntnisse nahelegen, erfolgt nicht.

Sodann erfolgt nach dem Modell des UNH eine Gewichtung getrennt nach Tag und Nacht in drei Pegelstufen von jeweils 5 dB(A) bei mindestens 1 % Bevölkerungsanteil in der jeweiligen Pegelklasse (1. Klasse Multiplikator 1, 2. Klasse Multiplikator 2, 3. Klasse Multiplikator 3). Die Gewichtung führt dazu, dass Einwohner in höheren Pegelklassen höher gewichtet werden, obgleich sie zahlenmäßig unter Umständen geringer sind als in einer niedrigeren Pegelklasse.

Sodann wird ein weitere Gewichtungsfaktor angeführt, der den Anteil der Betroffenen einer Kommune an der Gesamteinwohnerzahl als Faktor berücksichtigt. Das führt dazu, dass Kommunen weniger erhalten, je geringer ihr jeweiliger Anteil Betroffener oberhalb von 45 oder 50 dB(A) an der Gesamtbevölkerung ist. Dieses Verfahren führt nach der Folie 15 in der in der Gesetzesvorlage verlinkten Präsentation des Umwelthauses vom 22. August 2016 dazu, dass die Stadt Mainz statt etwa 200.000 € bei reiner Berücksichtigung der Punktwerte nunmehr aufgrund der Berücksichtigung des Anteils der Betroffenen an der Gesamteinwoh-

Joy Hensel

Rechtsanwältin

Schreiben vom 6. November 2017, Seite 7/10

nerzahl der Stadt nur 45.000 € jährlich erhält. Raunheim dagegen erhält nun etwa 469.000 €, da der Anteil der Fluglärmbeeinträchtigten an der Gesamteinwohnerschaft entsprechend hoch ist, bei ausschließlicher Berücksichtigung nach Pegelklasse und Punktwert wären es dagegen etwa 280.000 €.

Als Bezugsjahr wurde 2015 gewählt. In Anbetracht der Laufzeit des Gesetzes ist nicht auszuschließen, dass sich auch vor Ablauf der fünfjährigen Laufzeit des Gesetzes die Lärmbelastungen räumlich verschieben und sich ganz andere Betroffenenzahlen in den jeweiligen Kommunen ergeben, die zu einer Veränderung des starren Verteilungsschlüssels führen würden. Eine Neubewertung nur alle fünf Jahre wie vorgesehen oder bei einer Änderung von 2 dB(A) an der Außengrenze einer Kommune tags oder nachts bezogen auf den jährlichen LEQ (sechs verkehrsreichste Monate) ist ein sehr starres und unflexibles Kriterium. Zumindest neu betroffene Kommunen, die die Voraussetzungen erfüllen, sollten auch rückwirkend ab dem Jahr aufgenommen werden, indem sie die Kriterien erfüllen und nicht erst nach Ablauf von fünf Jahren oder bei Erreichen einer 2 dB(A) Schwelle.

Die NORAH-Studie macht deutlich, dass ein sehr viel umfassendere Belästigungswirkung von Fluglärm ausgeht als von anderen Verkehrsträgern. Daher besteht Anlass, auch hier zu hinterfragen, ob die Folgen ausreichend gemildert wurden.

Die ursprüngliche Zielsetzung des Regionalfondsgesetz 2012, sich zunächst an sogenannte hochbetroffene Kommunen zu richten, hätte vor dem Hintergrund der weitaus größeren Wirkungen um Umfeld des Flughafens dazu führen müssen, den vorgesehenen Verteilungsschlüssel zu hinterfragen und andere Maßnahmen auch im weiteren Umfeld des Flughafens vorzusehen. Dazu zählt die Verlegung von innerdeutschen Flügen auf die Schiene oder eine konsequente Überwachung und Einhaltung des Nachtflugverbotes mit dem Ziel eine konsequente Ausweitung zu ermöglichen, wie es das Umweltbundesamt für Flughäfen im Zeitraum von 22:00 bis 6:00 fordert.

Die vorgesehene Methode der Ermittlung des Kreises der Anspruchsberechtigten täuscht darüber hinweg, dass auch bei den nicht anspruchsberechtigten Kommunen sehr große dicht besiedelte Bereiche verlärmert werden und neben sozialen und infrastrukturellen Auswirkungen massive fluglärmbedingte Folgen der Verlärmung durch zusätzliche Erkrankungen im Rhein-Main Gebiet auftreten, die dringend einer Befassung auch auf Landesebene bedürfen in dem Sinne, dass der aktive Schallschutz

Joy Hensel
Rechtsanwältin

Schreiben vom 6. November 2017, Seite 8/10

verbessert wird und konsequent ein Nachtflugverbot von 22:00 bis 6:00 angestrebt wird.

3. Die Mittel sind nicht ausreichend, die Höhe der Zahlungen an die Kommunen zu niedrig

Die Mittel sind nicht ausreichend. Die Höhe der Zahlungen ist selbst in Anbetracht der kleinen Anzahl der begünstigten Kommunen gering. Der frühere Fonds nach dem RegionalfondsG hatte einen Umfang von etwa 256 Mio. €, nun sind es etwa 22,5 Mio € verteilt über fünf Jahre., d.h. nur noch ein Zehntel des ursprünglichen Betrages stehen den anspruchsberechtigten Kommunen zur Verfügung. Von einer „Verstetigung“, kann daher aufgrund des geringen Umfangs eigentlich kaum die Rede sein. Auch kommt hier das Verursacherprinzip nicht zum tragen, da die Mittel nicht von der Luftfahrtseite aufgestockt werden. Zum früheren Regionalfond i steuerte die Fraport AG noch 15 Mio. € bei. Auch die Stadt Frankfurt leistet wie in der Vergangenheit keinen finanziellen Beitrag, obwohl genauso Eigentümerin des Flughafens wie das Land Hessen.

Ein Beispiel zur Unterfinanzierung: Die Landeshauptstadt Mainz ist erstmals in die Förderung einbezogen. Das ist zunächst erfreulich und zu begrüßen. Sie erhält erstmals Zahlungen von 45.000,00 € jährlich über fünf Jahre. Dies liegt nicht an der Zahl und dem Grad der Betroffenheit, dann wäre es wie unter 2. ausgeführt, ein erheblicher höherer Betrag, sondern daran, dass nur ein Teil der Stadt innerhalb des Fördergebietes liegt und der Anteil der Fluglärm betroffenen im Verhältnis zur Gesamteinwohnerschaft geringer ist, als etwas in Kommunen wie Raunheim, Walldorf-Mörfelden oder Offenbach. Selbstverständlich gibt es auch außerhalb dieses Gebietes erheblichen Fluglärm und eine erhebliche Zahl Betroffener nur ist ihr prozentualer Anteil an der Gesamtbevölkerung geringe. Das Kriterium von 10 % Fluglärm betroffenen in einer Kommune erscheint gleichfalls zufällig, denn die absolute Zahl der Betroffenen kann durchaus beachtlich sein.

Eine jährliche Summe von 45.000 € wie sie für Mainz ausgeworfen wird entspricht noch nicht einmal in etwa den Kosten der Behandlung eines einzigen Schlaganfalls oder eines Herzinfarktes im Mainzer Uniklinikum, die nach Berechnungen von Epidemiologen bei im

Joy Hensel
Rechtsanwältin

Schreiben vom 6. November 2017, Seite 9/10

Schnitt etwa 50.000 € liegen. Eine Lastenausgleich, wie der Name des Gesetzes suggeriert, ist das in keinster Weise.

Auch außerhalb der Gebiete mit prozentual hohen Anteilen Betroffener an der Gesamtbevölkerung kommt es zu zusätzlichen Erkrankungen und infrastrukturellen Auswirkungen des Flugbetriebs, die zahlenmäßig erheblich sind, da die Gebiete eine hohe Zahl an Einwohnerinnen und Einwohnern umfassen.

Die Mittel sind viel zu gering, um auch nur einen Strukturausgleich bei den wenigen anspruchsberechtigten Kommunen zu bewirken und die Sozial- und Bildungsinfrastruktur nachhaltig zu verbessern. Eine deutliche Aufstockung ist unumgänglich. Die Fördergebiete sind auszuweiten und die Mittel aufzustocken.

4. Keine Fortführung, Befristung auf fünf Jahre, Evaluation des Gesetzes

Es ist völlig offen, ob der Landtag nach Auslaufen des Gesetzes im Jahr 2021 oder rechtzeitig davor, wieder mit dem Vorgang befasst wird und über eine Verlängerung entscheidet. Das gilt insbesondere für den noch völlig offenen Ausgang des Verfahrens zur Evaluierung und ggf. Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes im Deutschen Bundestages und den Auswirkungen auf den bestehenden Betrieb am Flughafen Frankfurt und das anzuwendende Schutzniveau.

Daher sollte dem Landtag spätestens 2019 nach Ablauf von 2 Jahren ein Zwischenbericht vorgelegt werden, der über die Mittelverwendung der antragsberechtigten Kommunen nach § 4 Abs. 2 RegLastG berichtet und der sich zu möglichen Anpassungsbedarf verhält und das Gesetz auch im Hinblick auf mögliche anhaltende Schutzdefizite evaluiert.

Das RegLastG kann nicht darüber hinweg täuschen, dass die Grenzwerte des Fluglärmschutzgesetzes um mindestens 5 bis 7 dB(A) zu hoch sind und dringend einer Anpassung auch am Standort des größten deutschen Verkehrsflughafens bedürfen. Von daher ist zu wünschen, dass die Anstrengungen um einen verbesserten Fluglärmschutz auf Bundesebene intensiviert werden und das Landesgesetz genutzt wird, um bestehende, auch standortspezifische Schutzdefizite auszugleichen.

Joy Hensel
Rechtsanwältin

Schreiben vom 6. November 2017, Seite 10/10

Das RegLastG sollte als Instrument eingesetzt werden um einen Nachteilsausgleich für Kommunen und Private einzuführen und die Entwicklung bzw. den Stand der Gesetzgebung und der Rechtsfortbildung auf Bundesebene im Interesse eines hohen Schutzniveaus kritisch zu begleiten. Um die andauernde Konflikte zu lösen und den Standort des Flughafens nachhaltig zu sichern, ist in weitaus größerem Maße politisches Handeln erforderlich. Dazu zählen nicht zuletzt die Bemühungen um eine substantiell wirksame und rechtlich verbindliche Lärmobergrenze.

Mit freundlichen Grüßen

Joy Hensel
Rechtsanwältin

Eisert, Martina (HLT)

Von: Lingelbach, Claudia (HLT)
Gesendet: Dienstag, 7. November 2017 08:12
An: Eisert, Martina (HLT)
Betreff: WG: Stellungnahme der Bürgeraktion Pro Flughafen

Von: Franz Blum [<mailto:blum@pro-flughafen.de>]
Gesendet: Montag, 6. November 2017 12:53
An: Lingelbach, Claudia (HLT)
Betreff: Stellungnahme der Bürgeraktion Pro Flughafen

Sehr geehrte Frau Lingelbach,
hier die Stellungnahme der Bürgeraktion Pro Flughafen:

„Stellungnahme der Bürgeraktion Pro Flughafen zum Gesetzesentwurf der Landesregierung für ein Gesetz über den regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main.

Der Flughafen Frankfurt ist das entscheidende Asset der Region. Viele zentrale Einrichtungen vom Deutschen Fußballbund bis zur Europäischen Zentralbank wären ohne einen Flughafen mit einer außerordentlichen Konnektivität nicht in Frankfurt oder der Region.

Alle Städte und Gemeinden im weiten Umkreis profitieren von dem Flughafen, auch wenn sie in ihren öffentlichen Stellungnahmen manchmal das Gegenteil behaupten. Spätestens wenn ihre Vertreter auf Messen wie der Expo Real und der Mipim oder sonst als Wirtschaftsförderer unterwegs sind, argumentieren sie mit dem Flughafen als herausragender Standortfaktor.

Wie man Straßenverkehr nicht ohne Straßenlärm haben kann so kann man – auch wenn gelegentlich das Gegenteil behauptet wird – keinen Flughafen haben ohne Fluglärm. Und so sind die Kommunen, je näher sie zum Flughafen liegen, vor allem unter den An- und Abflugrouten. Doch je kürzer die Wege zum Flughafen sind, umso mehr profitieren die Kommunen von seiner Nähe, auch finanziell, was durch die im Flughafenumfeld üppig wachsenden Gewerbegebieten offensichtlich ist.

Deshalb hält die Bürgeraktion Pro Flughafen es für eine noble Geste der Landesregierung mit dem vorgelegten Gesetz den vom Fluglärm betroffenen Kommunen zusätzlich noch einmal finanziell zu entschädigen. Allerdings sollten die Mittel - nach Auffassung der Bürgeraktion – dann auch streng zweckgebunden „zur Abmilderung von Folgen der Fluglärmbelastung“ ausgegeben werden. Die Verwendung der Mittel sollte im Zusammenhang mit dem Zweck des Gesetzes bleiben. Die im Gesetz verwandte Formulierung „und zur sonstigen Verbesserung der Lebensqualität in den Kommunen“ würde die Gelder zu beliebigen Haushaltsmitteln machen und deshalb gestrichen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Franz Blum M. A.
Geschäftsführer



Bürgeraktion **PRO** Flughafen e.V.

Im Taubengrund 23

65451 Kelsterbach

Tel.: 0 61 07 – 696 97 81

Fax: 0 61 07 – 696 93 23

Mobil: 0 171 – 1201262

Blum@pro-flughafen.de

www.pro-flughafen.de

[www.facebook.com/Bürgeraktion PRO Flughafen e.V.](https://www.facebook.com/BürgeraktionPROFlughafen)

VR 11927 Frankfurt am Main

Vorsitzende: Christel Karesch

Stellvertreter: Klaus-Peter Willsch, MdB, Claus Wisser

Schatzmeister: Dr. h.c. Jörg-Uwe Hahn, MdL, Staatsminister a.D.

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese E-Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser E-Mail sind nicht gestattet.

This e-mail contains confidential and/or proprietary information. If you are not the intended recipient or if you received the e-Mail by mistake we ask you to notify the sender immediately and destroy this e-Mail. The unauthorized reproduction or distribution of this e-Mail is prohibited.

Gesetzesentwurf**Der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenausgleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main (Regionallastenausgleichsgesetz-RegLastG)****-Drucks. 19/5223 -**

Die Stabsstelle für Fluglärmenschutz nimmt zum Entwurf eines Gesetzes zur Einrichtung eines Regionalen Lastenausgleichs Flughafen Frankfurt Main wie folgt Stellung:

Die Stabsstelle für Fluglärmenschutz hält es für nicht angemessen und falsch, dass die Stadt Frankfurt am Main in den Berechnungen zum regionalen Lastenausgleich nicht aufgeführt bzw. eingebunden wird.

Die Begründung, dass die Stadt Frankfurt am Main durch Dividendeneinnahmen aus dem Besitz von Aktien der Fraport AG begünstigt wird und dadurch eine Forderung hinfällig ist, ist aus unserer Sicht nicht ausreichend.

Frankfurt am Main ist die Stadt, in der der Flughafen ansässig ist. Sie ist am stärksten betroffen, da sie in der Endanflugzone liegt. Hier sind die Lärm- und auch die Schadstoffemissionen mit am höchsten, welche eine große gesundheitliche Belastung für den Menschen darstellen. Die daraus entstehenden Gesundheitskosten sind ausschließlich von den Frankfurter Bürgerinnen und Bürgern zu tragen.

Frankfurt ist zusätzlich an Infrastrukturmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Frankfurter Flughafens beteiligt. So trägt der Anteil der Stadt an der Umverlegung der Strecke Frankfurt-Station Flughafen sowie am Neubau der Verkehrsstation Gateway Gardens 105,83 Millionen. Das ist mehr als das Dreifache der vereinnahmten Dividende von Fraport für das Jahr 2016.

Zudem sollten weitergehende Aspekte, wie z.B. die fluglärmbedingte Wertminderung von Immobilien, die in mehr als 50 Untersuchungen eindeutig nachgewiesen wurde und auch der „Verbrauch“ der Natur und Landwirtschaft als Art der Flächenumnutzung in die Betrachtungen mit eingehen.

Die aufgeführten Beispiele aus unterschiedlichen Bereichen rufen insgesamt extrem hohe externe Kosten hervor, die höher liegen, als Dividendeneinnahmen. Externe Kosten werden gesellschaftlich gesehen dann zum Problem, wenn die Schäden, die entstehen, vom Verursacher nicht bezahlt werden müssen. Dies ist in der Luftverkehrswirtschaft zum größten Teil der Fall. Ein Lastenausgleich ist dadurch für die entstandenen und entstehenden externen Kosten notwendig.

Die Stadt Frankfurt am Main sollte aus Sicht der Stabsstelle für Fluglärmenschutz ebenfalls in die Berechnungen eines regionalen Lastenausgleichs mit einbezogen werden.

Frankfurt am Main, den 07.11.2017



Hessischer Städte- und Gemeindebund · Postfach 1351 · 63153 Mühlheim/Main

Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Landesentwicklung
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

Dezernat 2

Referent(in) Herr Grobba
Unser Zeichen MG/Scha

Telefon 06108/6001-0
Telefax 06108/600157
E-Mail: hsgb@hsgb.de

Durchwahl 6001- 39

Ihr Zeichen I A 2.5

Ihre Nachricht vom 09.10.2017

Datum 02.11.2017

**Schriftliche und mündliche Anhörung im Hessischen Landtag zu dem Gesetz-
entwurf der Landesregierung für ein Gesetz über den Regionalen Lastenaus-
gleich betreffend den Flughafen Frankfurt Main (Regionallastenausgleichsge-
setz – RegLastG) – Drucks. 19/5223 –**

Sehr geehrter Herr Clemens Reif,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Einladung zur mündlichen Anhörung am 09.11.2017 in den Hessischen Landtag. Leider können wir diesen Termin nicht wahrnehmen, verweisen aber auf unsere Stellungnahme vom 15.08.2017 an das Hess. Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung. Darüber hinausgehende Ausführungen sind aus unserer Sicht nicht erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen

Diedrich Backhaus
Direktor

Anlage:

Stellungnahme vom 15.08.2017

Henri-Dunant-Straße 13 • 63165 Mühlheim am Main
Bankverbindung: Sparkasse Langen-Seligenstadt • Konto-Nr. 80 500 31 (BLZ 506 521 24)
IBAN: DE66506521240008050031 • BIC: HELADEF1SLS
Steuernummer: 035 224 14038

Präsident: Harald Semler • Erster Vizepräsident: Dr. Thomas Stöhr • Vizepräsident: Karl-Heinz Schäfer
Geschäftsführer: Karl-Christian Schelzke • Stv. Geschäftsführer: Diedrich Backhaus



Hessischer Städte- und Gemeindebund · Postfach 1351 · 63153 Mühlheim/Main

Hessisches Ministerium
für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Landesentwicklung
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

Dezernat 2

Referent(in) Herr Grobba
Unser Zeichen MG/Scha

Telefon 06108/6001-0
Telefax 06108/600157
E-Mail: hsgb@hsgb.de

Durchwahl 6001-39

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom

Datum 15.08.2017

Gesetz zur Einrichtung eines Regionalen Lastenausgleichs Flughafen Frankfurt Main (Regionales Lastenausgleichsgesetz Flughafen Frankfurt Main – RegLastG)

Sehr geehrte Damen und Herren,
Sehr geehrte Frau Barth,
sehr geehrter Herr Volkert,

wir bedanken uns, dass Sie uns die Möglichkeit eröffnet haben, Stellung zu dem Regionallastenausgleichsgesetz zu beziehen. Wir begrüßen, dass aus Landesmitteln Entschädigungen für durch Fluglärm besonders stark betroffener Kommunen gewährt werden und haben hinsichtlich des vorgelegten Gesetzentwurfes keine Anmerkungen. Wir würden es begrüßen, wenn der Kreis der von besonders vom Fluglärm betroffenen Kommunen einer ständigen Überprüfung unterliegt, um nach Bedarf den Kreis der Anspruchsberechtigten erweitern zu können.

Wir verbleiben

mit freundlichen Grüßen

gez. Backhaus

Diedrich Backhaus
Direktor

Henri-Dunant-Straße 13 • 63165 Mühlheim am Main
Bankverbindung: Sparkasse Langen-Seligenstadt • Konto-Nr. 80 500 31 (BLZ 506 521 24)
IBAN: DE66506521240008050031 • BIC: HELADEF1SLS
Steuernummer: 035 224 14038

Präsident: Harald Semler • Erster Vizepräsident: Dr. Thomas Stöhr • Vizepräsident: Karl-Heinz Schäfer
Geschäftsführer: Karl-Christian Schelzke • Stv. Geschäftsführer: Diedrich Backhaus