

Das

ALP⁺-Modell

zur Minderung von Fluglärmbelastungen
und zur Kompensation von
bevölkerungsstrukturellen
Fehlentwicklungen
am Flughafenstandort Frankfurt

Ein Beitrag zur Diskussion

Raunheim, den 02.08.2007

Verfasser:

Thomas Jühe, Mitglied des Regionalen Dialogforums
Schulstraße 2
65479 Raunheim

Struktur des „ALP⁺-MODELLS“ (Anti-Lärm-Pak(e)t ergänzt um Kompensationsregelungen)

Ebene 1

AKTIVER SCHALLSCHUTZ

ALP-Modell, vorgestellt in der Sitzung des RDF am 29.06.07

Ergänzungsstufe 1:

Festschreibung von lokalen Lärmobergrenzen auf der Basis der örtlichen Wirkungen der kurz- und mittelfristig anwendbaren Maßnahmen des aktiven Schallschutzes („KuMi-Paket“).

Umsetzungszeitraum der Maßnahmen des aktiven Schallschutzes auf der Basis von „KuMi“: 2008 - 2015

Ergänzungsstufe 2:

„Zukunftsplan leiser Flughafen“

Fortlaufende Aktualisierung der Lärminderungsmaßnahmen in Form von 10-Jahres-Plänen. Ziel: 1 dB(A)/10 Jahren

Ebene 2

PASSIVER SCHALLSCHUTZ

Stufe 1

Passiver Schallschutz für Wohn- und Schlafräume gemäß FluglärmSchutzG und novellierter Schallschutzverordnung

Finanzierung:

Fraport

Stufe 2

Passiver Schallschutz über das FluglärmSchutzG hinaus: (Auf Antrag) Ausstattung aller Wohnimmobilien innerhalb eines wie folgt definierten Bereichs:

- Überflughöhe <800m
- mind. 100.000 Überflüge/Jahr
- Zone jeweils 500m seitlich der Anfluggrundlinie

Laufzeit:

2010 - 2015

Finanzierung:

Regionalfonds

Ebene 3

IMMOBILIEN-MANAGEMENT

Stufe 1

Auf Antrag: Aufkauf von Immobilien in Gebieten mit Überflughöhen <350 Metern und >62 dB(A)

Laufzeit:

2011 - 2020

Finanzierung:

Fraport. Startprogramm 50 Mio.; (Fortführung aus Erlösen/Verwertung der Immobilien)

Stufe 2

Auf Antrag:

Entschädigung für Wertverlust von Wohnimmobilien gemäß „Hagedorn-Gutachten“

Laufzeit:

2011 – 2020

Finanzierung:

Regionalfonds

Ebene 4

KOMPENSATION KOMMUNEN

Fehlentwicklungs- ausgleich (demographisch)

Dauerhaftes Förderprogramm für Kommunen >70% Siedlungsbeschränkung (Innenbereich gem. Regionalplan).

Finanzierung:

Zuschlag bei Schlüsselzuweisungen

Fehlentwicklungs- ausgleich (sozialstrukturell)

Förderprogramm mit zunächst 15-jähriger Laufzeit.

Investitionen in die soziale Infrastruktur sowie den Betreuungs-, Erziehungs- und Bildungssektor.

Finanzierung:

Land: Strukturprogramm

Ebene 5

SIEDLUNGS-BESCHRÄNKUNG

Konfliktvermeidungs- programm

Erklärung der von Siedlungsbeschränkung betroffenen Kommunen, innerhalb der siedlungsbeschränkten Teile des Gemeindegebietes die Einwohnerzahl bis 2017 nicht über den Stand vom 31.12.2007 hinaus zu erhöhen. Ausnahmen gelten nur im Rahmen der Besiedlung von Baulücken nach § 34 BauGB bzw. Flächen, die nach den Bestimmungen des FluglärmSchutzgesetzes wenn hierfür bis zum 31.12.2007 entsprechende Beschlüsse der Gemeindevertretungen vorliegen.

Ebene 6

UMWELT/ NACHBAR- SCHAFTSHAUS

Kontrolle der Wirkungen des Flugbetriebs sowie der vereinbarten Maßnahmen zur Lärminderung (Lärmindex). Umwelt- und Sozialmonitoring zur Stabilisierung/Verbesserung der naturräumlichen und sozialstrukturellen Gegebenheiten im Umfeld des Flughafens

Im Umwelthaus sind die Daten zu Lärm und Umweltwirkungen fortlaufend aktualisiert für die Öffentlichkeit aufzubereiten.

Die Lieferung/Bearbeitung der Daten erfolgt unter der Federführung/Aufsicht der Ministerien/Behörden des Landes Hessen bzw. des Bundes.

Das Umwelthaus wird zum Sitz der Kommission zur Abwehr des Fluglärms sowie des FluglärmSchutzbeauftragten

Finanzierung:

Fraport ggf. ergänzend Land Hessen

Erläuterungen zum „ALP⁺-Modell“

Vorbemerkungen

Urheberschaft und Motivation

Die nachfolgenden Einschätzungen und Erläuterungen im Zusammenhang mit dem vorgeschlagenen ALP⁺-Modell sind nicht mit anderen kommunalen Vertretern oder der vom Regionalen Dialogforum bestimmten Verhandlungsgruppe abgestimmt. Sie stellen einen Vorschlag eines Mitgliedes des RDF dar, das u. a. aufgrund seiner Arbeit in

- der *Kommission zur Abwehr des Fluglärms*,
- der *Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen* und
- des *Beratungsausschusses nach § 32a LuftVG*

in den letzten Jahren mit den wesentlichen rechtlichen und flugbetrieblichen Rahmenbedingungen befasst war und in diesem Zusammenhang auch die neueren Erkenntnisse der Fluglärmwirkungsforschung aufmerksam beobachtet hat.

Einen konkreten Vorschlag zur Gestaltung von Schutz- und Kompensationsmaßnahmen eigenmächtig zu unterbreiten, hat üblicherweise ein Akzeptanzproblem zur Folge. Dies steht auch hier zu erwarten. In Anbetracht des Stadiums der Beratung und der zu erwartenden behördlichen Beurteilung des Ausbauvorhabens erscheint dieses Vorgehen jedoch notwendig, um die fachliche und öffentliche Diskussion unter Berücksichtigung des bestehenden Zeitfensters auf Aspekte fokussieren zu können, die bislang zu wenig Beachtung fanden.

Leider ist festzustellen, dass die Zeit seit Vorlage des Mediationsergebnisses im Jahr 2000 nicht wirksam genutzt wurde, um zu hinreichend konkretisierten Ergebnissen bei Fluglärminderungsmaßnahmen zu kommen. Gleiches gilt für Kompensationsregelungen, die im Zusammenhang mit den z. T. erheblichen Belastungen für Wohnbevölkerung und Kommunen dringend erforderlich erscheinen.

Die zeitliche Verschleppung ist nicht vorrangig dem Regionalen Dialogforum anzulasten. Das RDF hat durch die Beauftragung zahlreicher Untersuchungen und Gutachten eine wichtige Grundlagenarbeit geleistet.

Dass die Arbeit an einem Schutz- und Kompensationspaket auf der Basis der erreichten Erkenntnisse durch das RDF selbst nicht zu einem früheren Zeitpunkt erfolgt ist, hat seinen Grund offenkundig darin, dass die in ihm vertretenen Gruppen seit dem Jahr 2000 höchst unterschiedliche Ziele verfolgten.

Maßgeblich liegt es jedoch in der Verantwortung der Antragstellerin, dass Fluglärminderungsmaßnahmen und Kompensationsregelungen nicht in das Verfahren eingebracht und zum Inhalt des Antrages auf Ausbau des Flughafens gemacht wurden. Hier hätte eine engagierte Abstimmung mit den maßgeblichen Luftverkehrsgesellschaften sowie der Deutschen Flugsicherung im Vorfeld des Antrages zu einer sorgfältigen Prüfung und Auswahl der mitbeantragbaren Maßnahmen führen können. Nunmehr ist dagegen die Situation eingetreten, dass die Planfeststellungsbehörde einen Antrag auf der Basis der gesetzlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen zu bewerten hat, der wesentliche Umsetzungsvorgaben der Mediation schuldig bleibt.

Es besteht daher die Gefahr, dass ein Ausbau ohne angemessene Berücksichtigung der Mediation genehmigt wird und sich damit auch die seitens der Politik abverlangten begleitenden Schutz- bzw. Kompensationsmaßnahmen nicht etablieren lassen.

Unter Berücksichtigung dieser Ausgangslage erscheint es erforderlich, dringend konstruktiv Vorschläge für ein Paket zu unterbreiten, das noch vor einer möglichen abschließenden Ausgestaltung eines Planfeststellungsbeschlusses diskutiert und berücksichtigt werden kann.

Ein Zurückziehen allein auf die Positionen für oder gegen das Ausbauvorhaben erscheint zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht konstruktiv. Denn dies bedeutete, dass die Planfeststellungsbehörde, sofern sie die gesetzlichen und rechtlichen Voraussetzungen für die Genehmigung des Ausbauvorhabens für gegeben hält, keine Hilfestellung in Form von verbindlichen Schutz- bzw. Kompensationsregelungen erhalten würde.

Ziel des Vorschlags für ein „ALP⁺-Modell“

Bislang liegen keine konkreten Vorschläge zu Schutzmaßnahmen und Kompensationsregelungen bezogen auf negative Wirkungen des Lärms vor.

Sofern es um die Konkretisierungen von Fluglärminderungsmaßnahmen geht, liegt dieses aktuell im Aufgabenbereich der Expertengruppe des Regionalen Dialogforums. Es wird daher darauf verzichtet, die z. T. erwähnten Vorschläge zur Fluglärminderung hinsichtlich ihrer Anwendungsbreite, Wirksamkeit, ihren Kosten etc. näher darzustellen.

Wenn Maßnahmen zur Fluglärminderung benannt werden, dann stellen sie nach gegenwärtigem Erkenntnisstand des Verfassers Möglichkeiten dar, deren verbindliche Umsetzung aber sicherlich noch – zumindest zum Teil – von vertiefenden Prüfungen abhängig gemacht werden muss.

Wichtig erscheint der Vorstoß in Sachen „ALP⁺-Modell“ u. a. auch deshalb, weil das öffentliche Interesse an der Ausgestaltung einer verbesserten Lösung für die Lasten-Nutzen-Problematik in der Region dringend hergestellt werden muss.

Ausbaubefürworter sprechen gerne von der hohen positiven Wirkung des Ausbauvorhabens für die Region. Dabei wird in aller Regel von einer gleichen Verteilung des Nutzens ausgegangen. Diese Fehleinschätzung korrespondiert mit einer ausgeprägten Unkenntnis bezogen auf die massiven Probleme für die demographische und sozialstrukturelle Entwicklung der besonders stark von Fluglärm betroffenen Kommunen.

Eine engagierte Diskussion über Schutz- und Kompensationsmaßnahmen für den unterstellten Fall einer Genehmigung des Ausbauvorhabens durch die Planfeststellungsbehörde ist jetzt zwingend erforderlich. Sie muss sich an konkreten Vorschlägen entzünden, auch diesen Zweck verfolgt das hier eingebrachte Modell.

Damit muss sich auch die Landes- und Regionalpolitik endlich engagiert mit Schutz-, Kompensations- und finanziellen Ausgleichsregelungen befassen. Es steht zu erwarten, dass mit den unterbreiteten Vorschlägen eine äußerst heftige Kontroverse über „gerechte“ Lösungen im Rahmen eines erforderlichen Lastenausgleichs ausgelöst wird.

Das Modell des nachfolgend erläuterten ALP⁺ versucht also, sich den wesentlichen, mit Lärm verbundenen Konfliktbereichen im Sinne der Mediation zu stellen.

Es beschreibt gemeinsame Aufgabenstellungen, die, unabhängig davon, ob man das beantragte Ausbauvorhaben für berechtigt hält oder es ablehnt, zum Wohle der in der Region lebenden Menschen für den Fall abzuarbeiten sind, dass der Frankfurter Flughafen ausgebaut wird.

THOMAS JÜHE, MITGLIED DES REGIONALEN DIALOGFORUMS (RDF)

In diesem Zusammenhang besteht die Erwartung, dass ein möglicher Planfeststellungsbeschluss, weitreichende Regelungen zum Schutze der Wohnbevölkerung vorsieht und ihnen die erforderliche Verbindlichkeit gibt.

Zugleich haben sich Landespolitik, Kommunen und Luftverkehrswirtschaft über angemessene Kompensationsleistungen zu verständigen und diese auf der Basis von Verträgen und ggf. Gesetzen abzusichern.

Wohlwissend, dass mein ALP⁺-Modell sowohl bei Ausbaugegnern als auch bei Ausbaubefürwortern heftigste Reaktionen und Widerstände auslösen wird, sehe ich doch keine Alternative dazu, die Diskussion jetzt in den letzten verbleibenden Wochen vor der möglichen Konkretisierung eines Planfeststellungsbeschlusses in dieser Form noch engagiert zu nutzen und für die beschriebenen Zielsetzungen einen Beitrag zu leisten.

Raunheim, den 02.08.2007

Thomas Jühe

Erläuterungen

Ebene 1, AKTIVER SCHALLSCHUTZ

a) Festlegung eines Pakets **kurz-** und **mittelfristig** wirksamer und miteinander kombinierbarer Maßnahmen des aktiven Schallschutzes („**KuMi-Paket**“):

Kombinierbare Maßnahmen - Betriebsrichtung 25 -	Landebahn Nord-West	Startbahn Nord	Start-/Landebahn Süd	Startbahn West
Erhöhung der Rückenwindkomponente von 5 auf 7 Knoten	X		X	
Erhöhung Anfluggleitwinkel auf mind. 3,2° bei CAT I-Bedingungen	X ggf. nur alternativ zu Schwellenversatz		X ggf. nur alternativ zu Schwellenversatz	
Schwellenversatz bei Rückenwindkomponente bis 5 Knoten	X ggf. nur alternativ zu Erhöhung Gleitwinkel		X ggf. nur alternativ zu Erhöhung Gleitwinkel	
„Night-approach“	X		X	
Dedicated Runway Operations	(X)	(X)	(X)	
ICAO-Startverfahren für einzelne Abflugrouten		(X)	(X)	(X)
Laterale Optimierung durch Einführung von P-RNAV		(X)	(X)	(X)
Modifikationen am Flugzeugkörper/den Triebwerken zur Vermeidung von unnötigen Fluggeräuschen	X	X	X	X

Kombinierbare Maßnahmen - Betriebsrichtung 07 -	Landebahn Nord-West	Landebahn Nord	Landebahn Süd	Startbahn West
Erhöhung Anfluggleitwinkel auf mind. 3,2° bei CAT I-Bedingungen	X ggf. nur alternativ zu Schwellenversatz		X ggf. nur alternativ zu Schwellenversatz	
Schwellenversatz	X ggf. nur alternativ zu Erhöhung Gleitwinkel		X ggf. nur alternativ zu Erhöhung Gleitwinkel	
„Night-approach“			X	
Dedicated Runway Operations	X	X	X	
ICAO-Startverfahren für einzelne Abflugrouten		(X)	(X)	(X)
Laterale Optimierung durch Einführung von P-RNAV		(X)	(X)	(X)
Modifikationen am Flugzeugkörper/den Triebwerken zur Vermeidung von unnötigen Fluggeräuschen	X	X	X	X

Reduzierung Bodenlärm <ul style="list-style-type: none">• Verbindliche Festlegung von Standorten für Triebwerksprobeläufe• Ggf. Beschränkung von Triebwerksläufen	Reduzierung Bodenlärm <ul style="list-style-type: none">• Verbindliche Festlegung von Standorten für Triebwerksprobeläufe• Ggf. Beschränkung von Triebwerksläufen
---	---

b) Festschreibung von lokalen Lärmobergrenzen:

Das am 29.06.07 im RDF von Prof. Wörner vorgestellte Modell sieht eine regionale Lärminderung vor, die in den Wohngebieten rund um den Flughafen den Lärm um einen identischen Faktor mindert.

Unberücksichtigt bleibt dabei, dass das auf der Basis anzuwendender Maßnahmen des aktiven Schallschutzes entstehende Lärminderungspotential örtlich durchaus unterschiedlich ausgeprägt ist. Daher sind mindestens für die >60 dB(A) betroffenen Wohngebietszonen auf der Basis des jeweils sicher zu erwartenden Lärminderungseffektes Lärmobergrenzen zu bestimmen, die einerseits Entwicklungspotential für den Flughafen belassen, andererseits aber zu einer bestimmteren Planungssicherheit bei der betroffenen Wohnbevölkerung beitragen.

c) Arbeit am „Zukunftsplan leiser Flughafen“:

Das am 29.06.07 vorgestellte ALP-Modell ist um einen „Zukunftsplan leiser Flughafen“ zu ergänzen. Sinnvoll erscheint die Erstellung von 10-Jahres-Plänen, in denen die sich jeweils abzeichnenden Lärminderungsperspektiven im Rahmen der technischen und flugbetrieblichen Entwicklung identifiziert und terminlich hinsichtlich ihrer Umsetzung bestimmt werden. Ziel ist, entsprechend des sog. „Dr. Kühner-Modells“ für die Stadt Neu-Isenburg, eine kontinuierliche Lärminderung zu erreichen, die konkrete Perspektiven beschreibt (z. B. 1 dB(A) Minderung innerhalb von 10 Jahren).

Zur Erreichung der Lärminderungsperspektiven im Rahmen des „Zukunftsplanes leiser Flughafen“ sind u. a. die Forschungsergebnisse des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (Projekt „leiser Verkehr“) und die jeweils gestaltbaren Verlagerungsoptionen zu berücksichtigen (z. B. im Rahmen des Flughafenverbundsystems Frankfurt-Hahn).

Für die im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen ggf. entstehenden finanziellen Aufwendungen sind Finanzierungspläne zu erarbeiten, die auch die Kostenträgerschaft festlegen.

Ebene 2, PASSIVER SCHALLSCHUTZ

Der passive Schallschutz soll in zwei Stufen erfolgen. **Stufe 1** ergibt sich aus den Festsetzungen des Fluglärmschutzgesetzes sowie den Vorgaben aus der novellierten Schallschutzverordnung. Hier liegt die Kostenträgerschaft bei Fraport.

Das untergesetzliche Regelwerk zum Fluglärmschutzgesetz ist derzeit noch vollständig bestimmt. Daher ist eine Abschätzung des Kostenaufwandes für die Gewährleistung des passiven Schallschutzes im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben noch nicht möglich.

Ggf. jedoch hält sich der Kostenaufwand hierfür in Grenzen, da bereits im Rahmen der Umsetzung des Schallschutzprogramms 2001 – 2006 eine wesentliche Zahl von Wohneinheiten zumindest im Bereich der zum Schlafen geeigneten Räume mit Schallschutz und Belüftungseinrichtungen ausgestattet wurde.

Die **Stufe 2** soll Maßnahmen umfassen, die über die Festsetzungen des Fluglärmschutzgesetzes und die novellierte Schallschutzverordnung hinaus gehen.

Passiver Schallschutz für Wohn- und Schlafräume ist danach für Wohngebiete in wie folgt definierten Zonen vorzusehen:

- Überflughöhe <800 m
- mind. 100.000 Überflüge/Jahr
- Zone jeweils 500 m seitlich der Anfluggrundlinie

Die Definition dieser Zone ergibt sich daraus, dass die Berechnungsgrundlage für Schutzzonen gemäß Fluglärmschutzgesetz den Besonderheiten der am Flughafenstandort Frankfurt bestehenden Belastungssituation nicht gerecht wird. Um die in der Vergangenheit intensiv geführte fachliche Kontroverse über die Geeignetheit der Berechnungsverfahren „Real“-Verteilung bzw. 100/100-Regel nicht erneut aufleben zu lassen, erscheint der unterbreiteten Vorschlag zur Gestaltung einer Schutzzone nachvollziehbar und praktikabel.

Die Abarbeitung des von 2001 – 2006 bestehenden Schallschutzprogramms hat gezeigt, dass ein Zeitraum von 5 Jahren ausreichend erscheint, um sowohl Antragsteller als auch die Flughafenbetreiberin nicht zu überfordern.

Um der Bevölkerung, insbesondere in den neu betroffenen Wohngebieten, bereits vor einer möglichen Inbetriebnahme der neuen Bahn passiven Schallschutz zu ermöglichen, sollte das Programm spätestens 2010 beginnen und 2015 abgeschlossen werden können.

Finanzierung der Stufe 2, **das Regionalfondsmodell:**

Der Flughafenbetrieb beeinflusst die wirtschaftliche Entwicklung im Umland positiv. Ungleich verteilt sind jedoch die mit dem Betrieb verbundenen Vorteile und Lasten. Daher erscheint es sinnvoll, im Rahmen eines Ausgleichprogramms

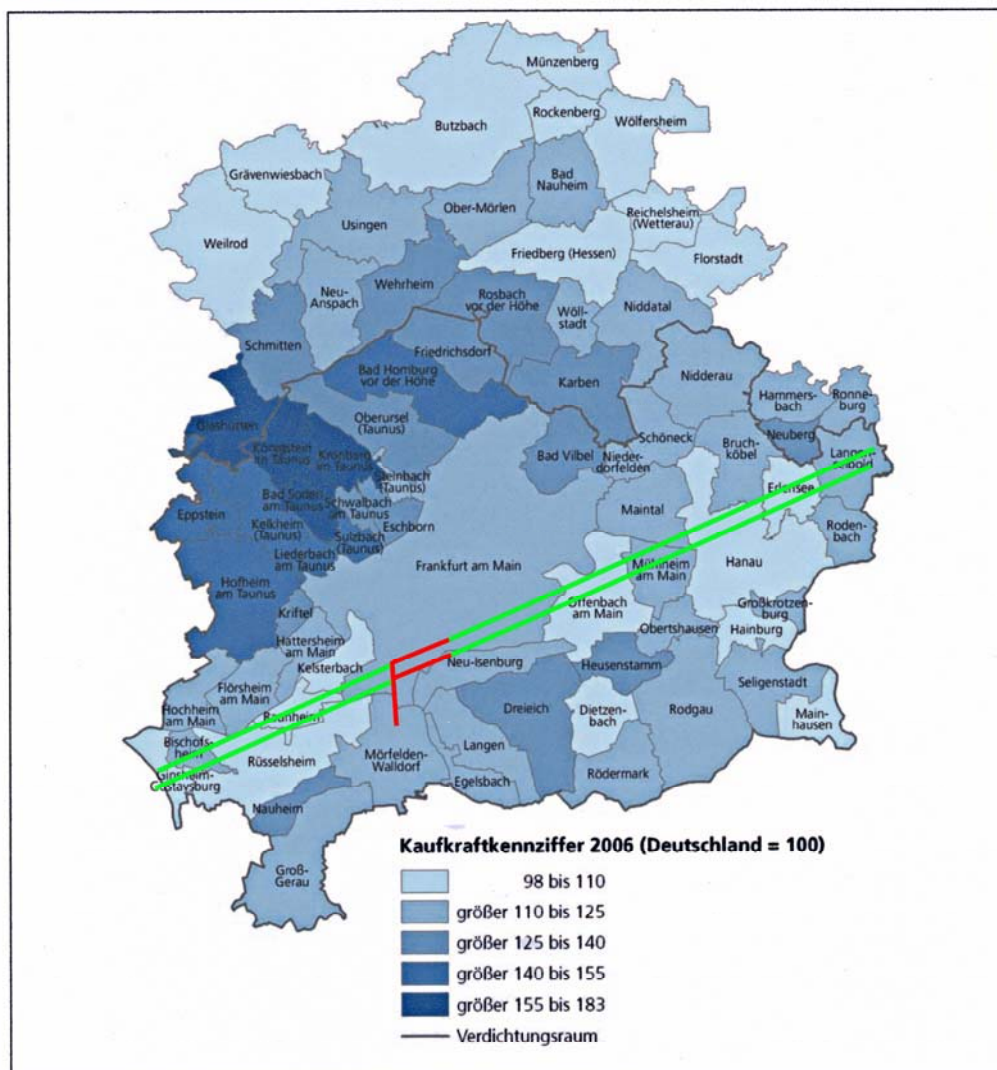
Aufgabenstellungen, die sich aus besonderen Lasten in einzelnen Anrainerkommunen ergeben, finanziell zu bewerkstelligen. Es ist daher ein Regionalfonds einzurichten.

Maßgeblich für den finanziellen Beitrag von Kommunen sollte die Kombination festgelegter Strukturdaten sein. Diese Strukturdaten sind sorgfältig zu bestimmen. Beispielhaft wird hierzu folgendes vorgeschlagen:

Einzahlende Kommunen:

- Überdurchschnittlich hoher Einkommensteueranteil pro Einwohner, (z. B. >10.000 €/Jahr) = Maßstab für bevorzugte Wohnstandorte
- sehr hohe Kaufkraft >125 (Bundesdurchschnitt = 100; siehe hierzu nachfolgende Grafik des Planungsverbandes) = Maßstab für bevorzugte Wohnstandorte
- Geringer Anteil an Transferleistungsbeziehern (geringer Investitionsbedarf in die soziale Infrastruktur)
- Geringe Fluglärmbelastung (<50 dB(A))

Kaufkraft im Vordertaunus am höchsten



Sicherzustellen ist, dass nicht die besonders von Fluglärm belasteten und damit kompensationsbedürftigen Kommunen Einzahlerstatus erhalten. Dies ist zwar aufgrund der erkennbar abweichenden Bevölkerungsstruktur nicht zu erwarten, dennoch sollte dies durch Ausschlusskriterien sicher ausgeschlossen werden können. Beispielsweise können Kommunen mit einer Arbeitslosenquote/Jugendarbeitslosenquote $>X$ als Einzahler ausgeschlossen werden.

Neben den struktur-/wohnlagenbegünstigten Kommunen sollen auch das Land Hessen und die Flughafenbetreiberin im Rahmen der vorgesehenen Laufzeit in den Regionalfonds einzahlen.

Das Land Hessen sollte dies in dem Umfang leisten, wie sich der Beitrag der struktur-/wohnlagenbegünstigten Kommunen summiert darstellt.

Die Flughafenbetreiberin soll einen Zuschlag pro Flugticket bzw. Tonne Fracht in Höhe von 1,50 € zur Finanzierung des Regionalfonds erheben. Dies liegt deutlich unter den in der Mediation geforderten 5,00 DM und stellt damit keine Überforderung der Luftverkehrswirtschaft dar.

Die Erhebung eines solchen Zuschlages sollte zur Erreichung einer Steuerungsfunktion wiederum mit einem Bonussystem verbunden sein. So könnte die Fraport am Ende eines Jahres über die Ausschüttung eines „Lärminderungsbonus“ die Fluggesellschaften belohnen, die nachweislich durch Umbau am Flugzeug bzw. Umstellung der Flotte zur Minderung des von ihnen verursachten Fluglärms beitragen. Dabei sollte sich die Bonusleistung an dem jeweiligen Investitionsaufwand der Luftverkehrsgesellschaft für die Lärminderung an ihrer Flotte orientieren.

Sowohl die Laufzeit des Programms als auch die Einzahlung von Kommunen, dem Land Hessen und den Luftverkehrsgesellschaften in den Regionalfonds sollen zeitlich begrenzt sein. Sinnvoll erscheint auch hier ein Zeitraum von fünf Jahren, nämlich 2010 – 2015.

Mittel, die nach Abschluss der Stufe 2 des Schallschutzprogramms nicht verausgabt sind, werden für die Finanzierung der Stufe 2 des Immobilienmanagements eingesetzt.

Ebene 3, IMMOBILIENMANAGEMENT

Die Erkenntnisse der (Flug-)Lärmwirkungsforschung machen deutlich, dass der Grad der empfundenen Beeinträchtigung individuell höchst unterschiedlich ist. Gerade in besonders stark durch Fluglärm belasteten Gebieten bedeutet dies, dass es individuell zu so weitreichend empfundenen Störungen kommen kann, dass gesundheitliche Folgen nicht auszuschließen sind.

Immobilienmanagement Stufe 1:

Für Bewohner von selbst genutzten Wohnimmobilien in höchstbelasteten Gebieten (Überflughöhe <350m und äquivalenter Dauerschallpegel gemäß FluglärmschutzG >62 dB(A)) sollte die Möglichkeit geschaffen werden, in ruhigere Gegenden umzuziehen. Um dies vereinfacht zu gewährleisten ist für Haus- bzw. Wohnungseigentümer der Ankauf ihres Wohnobjektes durch die Fraport vorzusehen. Hierfür ist der Preis der Immobilie zur Zeit vor dem Ausbau zugrunde zu legen (Referenzjahr 2000). Da bereits die Diskussion um einen Ausbau des Flughafens seit 1998 die Preise beeinflusst haben kann, ist als Kontrollgröße der Wert des Objektes vor 1998 zu berücksichtigen. Die Erkenntnisse aus dem sog. „Hagedorn-Gutachten“ zur Wirkung des Fluglärms auf die lokale Entwicklung von Immobilienpreisen ist dabei ebenfalls zu berücksichtigen.

Die Fraport stellt hierfür im Rahmen eines Startprogramms 50 Mio. Euro zur Verfügung.

Ggf. darüber hinaus gehender Finanzierungsaufwand wird über die Erlöse aus der Verwertung der angekauften Immobilien bewerkstelligt. Die angekauften Objekte dürfen für den Fall einer abermaligen Nutzung zu Wohnzwecken nur vermietet werden, um nicht erneut bei den Bewohnern eine Standortbindung zu schaffen. Bevorzugt sind die Objekte bzw. die erworbenen Grundstücke zu gewerblichen Zwecken zu nutzen.

Die Laufzeit dieses Programms sollte von 2010 – 2020 gefasst sein, um Eigentümer selbst genutzter Wohnimmobilien nicht unnötig zu möglicherweise überhasteten Abwanderungsentscheidungen zu veranlassen.

Immobilienmanagement Stufe 2:

Die Ergebnisse des „Hagedorngutachtens“ zur Immobilienpreisentwicklung unter Fluglärmbedingungen sind zu berücksichtigen.

In diesem Zusammenhang sind durch Fluglärm ausgelöste Wertverluste bei Wohnimmobilien, die von den Eigentümern selbst bewohnt werden, auszugleichen.

Für Wohnungen, die an Dritte vermietet sind, soll kein Ausgleich erfolgen. Hintergrund ist, dass sich die Erkenntnisse zum Wertverlust einer Immobilie erfahrungsgemäß nicht unmittelbar auf die Vermietbarkeit und die zu realisierende Miete übertragen lassen.

Die Finanzierung der Stufe 2 des Immobilienmanagements soll über den Regionalfonds erfolgen (siehe Erläuterungen zu Ebene 2, Finanzierung der Stufe 2, *das Regionalfondsmodell*), da dem Wertverlust der Immobilien in stark von Fluglärmbelasteten Kommunen ein Wertzuwachs durch die Wirtschaft stärkende Wirkung des Flughafens an anderen Wohnstandorten gegenüber steht.

Der Verlustausgleich kann nur im Rahmen der hierfür jährlich im Regionalfonds bereitstellbaren Mittel gewährt werden. Zeitlich Vorrang sollen diejenigen Antragsteller haben, die ihre selbst genutzte Wohnimmobilie veräußern möchten (Auszahlung nach Vorlage des Kaufvertrages).

Hinsichtlich der Bemessung der Laufzeit ist hier zu bedenken, dass es lediglich um einen Verlustausgleich für Wertminderung selbst genutzter Wohnimmobilien geht. Da diesem nicht die gleiche Bedeutung wie dem Abwanderungsmotiv von Höchstbelasteten zu geben ist, sollte das Programm in seiner Laufzeit auf 2015 begrenzt werden (Gesamtlaufzeit 2010 – 2015).

Ebene 4, KOMPENSATION KOMMUNEN

Ausgleich für demographische Fehlentwicklungen

Für die von Fluglärm besonders stark belasteten Kommunen, die ganz oder weitgehend im Siedlungsbeschränkungsbereich liegen, sind demographische Fehlentwicklungen aufgrund der eingeschränkten Siedlungsperspektiven für junge Familien zu erwarten.

Da es bezogen auf diese Entwicklung keine Korrekturmöglichkeiten gibt, muss ein dauerhaft angelegtes Förderprogramm die betroffenen Kommunen in die Lage versetzen, auf die besonderen Anforderungen der demographischen Fehlentwicklung angemessen reagieren zu können.

So sind z. B. erhebliche Investitionen erforderlich, um in der Stadt/Gemeinde geeignete Altenwohnanlagen zu errichten, und/oder Bestandsimmobilien alten-/behindertengerecht umzubauen und auszustatten.

Gleiches gilt für die soziale Infrastruktur, die auf die sich ergebende demographische Fehlentwicklung angepasst werden muss.

Über einen Zuschlag bei den Schlüsselzuweisungen für die betroffenen Kommunen kann die beschriebene, dauerhaft bestehende Aufgabenstellung bewerkstelligt werden.

Anzumerken ist, dass der Zuschlag zu den Schlüsselzuweisungen spätestens zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Bahn erfolgen sollte, damit die betroffenen Kommunen bereits Maßnahmen einleiten können, bevor die negativen Folgen der demographischen Entwicklung erkennbar eintreten.

Die Kommunen, die einen Zuschlag zu den Schlüsselzuweisungen erhalten, haben über die kompensatorischen Maßnahmen alle drei Jahre Bericht zu erstatten. Wird erkennbar, dass die Mittel aus den erhöhten Schlüsselzuweisungen nicht für bauliche Investitionen und/oder den Ausbau der sozialen Infrastruktur für ältere Menschen Verwendung findet, dann kann diese Form der Förderung ausgesetzt werden, bis der Nachweis hinsichtlich der Durchführung entsprechender Maßnahmen erbracht wird.

Ausgleich für sozialstrukturelle Fehlentwicklungen

In Kommunen mit extremer Fluglärmbelastung (>62 dB(A) gemäß FluglärmG) sind bereits heute sozialstrukturelle Veränderungen erkennbar. Nachvollziehbar erklärt sich diese Entwicklung vor allem dadurch, dass einkommensstärkere Bevölkerungsteile bekanntlich einen höheren Wert auf die Qualität der das Wohnen bestimmenden Faktoren legen.

Dadurch ausgelöste Abwanderungstendenzen bzw. unterbleibender Zuzug von einkommensstärkeren, bildungsorientierten Schichten belastet das soziale Gefüge in den betroffenen Kommunen. Hinzu kommt, dass nicht steuerbarer Zuzug im wesentlichen von eher bildungsfernen Bevölkerungsgruppen bestimmt wird.

Eine darauf reagierende, verantwortungsvolle Sozialpolitik in den betroffenen Städten und Gemeinden bedarf einer angemessenen finanziellen Grundlage, um den vielfältigen Aufgabenstellungen entsprechen zu können. Besonders wichtig sind in diesem Zusammenhang Investitionen in den Betreuungs-, Erziehungs- und Bildungssektor, weil sich auf diesem Wege am wirksamsten Einfluss auf die Verhaltens- und Bildungsvoraussetzungen von Kindern und Jugendlichen nehmen lässt.

Ein engagiertes Programm, das die wesentlichen Beeinflussungsfaktoren gestaltet, kann zeitlich befristet sein, wenn es von Beginn an mit ausreichenden Mitteln ausgestattet ist. Daher sollte ein vom Land einzurichtendes Strukturprogramm für die betroffenen Kommunen auf zunächst 15 Jahre befristet sein. Bei der Installierung eines solchen Programms soll auf Erfahrungen des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“ zurückgegriffen werden.

Die zeitliche Befristung verfolgt auch das Ziel, die betroffenen Kommunen zu einem konsequent erfolgsorientierten Einsatz der bereitgestellten Mittel zu veranlassen. Hierzu sollen moderne Instrumente der Erfolgskontrolle, z. B. geeignete Evaluationsmethoden zur Anwendung gebracht werden.

Die finanzielle Zuwendung für die jeweils betroffene Kommune sollte an der Anzahl der Wohnbevölkerung innerhalb der >62 dB(A)-Isophone orientiert sein. Ergänzend herangezogen werden sollten Sozialstrukturdaten wie z. B. Einkommensteueranteil pro Einwohner, Anteil an Transferleistungsbeziehern etc.

Ebene 5, SIEDLUNGSBESCHRÄNKUNG

„Raumkonfliktvermeidungsprogramm“

Die Regelungen des neuen Fluglärmschutzgesetzes schließen einen weiteren Zuwachs von Wohnbevölkerung in Gebieten innerhalb der Siedlungsbeschränkungszonen nicht aus.

Die Regelungen zu Flächen, die im Rahmen von bereits beschlossenen Bebauungsplänen, Umstrukturierungen oder nach § 34 BauGB zu Wohnzwecken entwickelt werden können, lassen insbesondere in Ballungsräumen mit anhaltendem Siedlungsdruck weiteres Bevölkerungswachstum erwarten.

Die *Kommission zur Abwehr des Fluglärms* („Fluglärmkommission Frankfurt“) weist regelmäßig in Stellungnahmen auf das bislang ungelöste Problem des Bevölkerungszuwachses in Siedlungsbeschränkungszonen hin. Ohne eine geeignete Kompensationsregelung war allerdings bisher verständlicherweise bei den Kommunen keine Bereitschaft herzustellen, einseitig auf Nachverdichtung und Siedlungserweiterung zu verzichten, da damit wiederum insbesondere demographische Fehlentwicklungen zu erwarten waren.

Für den Flughafenstandort Frankfurt sollte daher im Rahmen des ALP⁺-Modells, und einer damit einhergehenden Kompensationsregelung, eine Verpflichtung der von Siedlungsbeschränkung betroffenen Kommunen erreicht werden, die einen Zuwachs der Bevölkerung innerhalb von 10 Jahren über den Stand vom 31.12.2007 hinaus ausschließt. Ohne wesentliche Änderung der Lärmsituation in den betroffenen Gebieten soll dann nach Ablauf der 10-Jahres-Frist die Festschreibung der Einwohnerzahl auf dem Stand vom 31.12.2007 fortbestehen.

Die Kommunen sind daher gehalten, über planungsrechtliche Festsetzungen unerwünschte Nachverdichtungen im Bestand auszuschließen. Die für die Erstellung entsprechender Bebauungspläne entstehenden Kosten sind über den Regionalfonds auszugleichen.

Ebene 6, UMWELT-/NACHBARSCHAFTSHAUS

Im Arbeitspaket 3 des RDF-Gutachtens „Fluglärmmonitoring“ wird erstmals ein Umwelthaus für die Flughafenregion Rhein-Main thematisiert. Da ein solches Haus insbesondere im Interesse der um den Flughafen lebenden Menschen eingerichtet werden soll, erscheint eine Namensergänzung in Umwelt-/Nachbarschaftshaus sinnvoll.

An den grundsätzlichen Zielen einer solchen Einrichtung kann man nach wie vor festhalten: Es geht darum, durch einen kontinuierlichen Dialog ein Höchstmaß an Akzeptanz und Glaubwürdigkeit für die Kontrolle und Reduzierung der flugbetriebsbedingten Beeinträchtigungen und damit aber auch für den Flughafenbetreiber in der Region zu schaffen.

Gleichwohl hat die Arbeit im RDF zwischenzeitlich gezeigt, dass die in einem solchen Haus institutionalisierten Aufgaben über ein reines Fluglärmmonitoring bzw. die Kontrolle der vereinbarten Maßnahmen zur Lärminderung (Lärmindex) hinausgehen müssen. Die RDF-Gutachten zum Umwelt- und Sozialmonitoring sowie zur Fluglärmbelästigung weisen darauf hin, dass die Einrichtung, Koordination und Kommunikation umfassender Monitoringsysteme erforderlich ist, um die Stabilisierung und Verbesserung der naturräumlichen und sozialstrukturellen Gegebenheiten im Umfeld des Flughafens zu gewährleisten. Von daher soll diese Einrichtung dafür Sorge tragen, dass Daten zu Lärm, Umwelt und Sozialstruktur zum einen fortlaufend und zielführend gesammelt,

THOMAS JÜHE, MITGLIED DES REGIONALEN DIALOGFORUMS (RDF)

aktualisiert und zusammengeführt werden. Zum anderen sind diese Daten hier dauerhaft und nachvollziehbar für die Öffentlichkeit aufzubereiten und in einen kontinuierlichen proaktiven Kommunikationsprozess, insbesondere im Hinblick auf die Betroffenen einzubinden.

Die eigentliche Lieferung im Sinne von Beschaffung und Bereitstellung der Daten sowie deren Bearbeitung sollte unter der Federführung/Aufsicht der Ministerien/Behörden des Landes Hessen bzw. des Bundes erfolgen. Eine unmittelbare Einbindung des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie erscheint in diesem Zusammenhang sinnvoll.

Dass ein Umwelthaus zugleich auch offizieller Sitz der Kommission zur Abwehr des Fluglärms sowie des Fluglärmschutzbeauftragten sein sollte, wird ebenfalls in dem oben genannten Gutachten bereits thematisiert. Hierdurch wird die Unabhängigkeit dieser Akteure zum einen sowie ihre Funktion als Interessenvertreter der von Fluglärm betroffenen Menschen zum anderen deutlich unterstrichen. Letztlich erscheint es aus diesen beiden Gründen ebenfalls erforderlich, dass dieses Haus auch physisch betrachtet in der Nähe der Bürger, d. h. außerhalb des Flughafengeländes - wiewohl in dessen Nahbereich - befindet.

Die Finanzierung des Umwelt-/Nachbarschaftshauses ließe sich in zwei Teilbereiche trennen:

1. Herstellung, Einrichtung und Bereitstellung der Gesamteinrichtung durch Fraport
2. Laufende Kosten Fraport und das Land Hessen zu gleichen Teilen