

Pressemitteilung

Seite 1 von 2



27. Februar 2017

Unverhältnismäßig geringe Entschädigungen wg. Fluglärm am Flughafen Frankfurt

239. Sitzung FLK Frankfurt Top 2 - RP Sachstandsbericht ¹¹

Lobenswert ist, dass Minister Tarek Al-Wazir und seine Fluglärmbeauftragte Regine Barth die Anregung von stop-fluglaerm.de e.V. in der Offenbacher Veranstaltung am 17. Januar 2017 umgehend aufgegriffen haben, einen Sachstandsbericht bezüglich der Mittelverwendung aus dem Fluglärmschutzgesetz und dem Regionalfonds gegliedert nach Kommunen am Frankfurter Flughafen vom Regierungspräsidium aus Transparenzgründen einzufordern. Dieser Bericht beschäftigte sich jedoch nur in seinem ersten Teil mit der Frage, wieviel Mittel für baulichen Schallschutz und die Entschädigung im Außenwohnbereich auf dieser gesetzlichen Grundlage genehmigt oder erstattet wurden.

Die Ergebnisse sind auch schnell aus den 24 Seiten des Berichtes zusammenaddiert:

| | |
|--|--------------------|
| für passiven Schallschutz gemäß 2. LSV | 37,4 Mio. € |
| für eine Außenbereichsentschädigung gemäß 3. LSV | 12,2 Mio. € |
| gesamte Fraport FlugLSG Entschädigung per 1.2.2017 : | <u>49,6 Mio. €</u> |

Auch wenn noch nicht alle erst ab Oktober 2016 gesetzlich Anspruchsberechtigten alle möglichen Anträge an das Regierungspräsidium gestellt haben, so ist die unrealistische Annahme, dass 100 Prozent aller Anspruchsberechtigten dies tun werden, offensichtlich nur zur Absenkung der maximalen Einzelentschädigung beim Gesetzgebungsverfahren übernommen worden.

Der zweite - politisch brisantere - Frageteil bezog sich auf den Vergleich zur Kostenfolgenabschätzung des Öko-Institutes aus dem Jahre 2005 zu der seinerzeit anstehenden Novellierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm beim Ausbau des Frankfurter Flughafens. Diese Folgekosten wurden seinerzeit einvernehmlich mit der Fraport AG auf ca. 334 Mio. € geschätzt. (Quelle S. 42 Kostenfolgen FlugLSG-E 2005).

Somit wird erst durch einen Vergleich beider Unterlagen erkennbar, dass bislang nur insgesamt 15 Prozent (49,6 Mio. € der geschätzten Folgekosten in Höhe von 334 Mio. €) der für potentiell zu schützende Wohneinheiten vorgesehenen Entschädigungen in den Schutzzonen TSZ 1 und NSZ genehmigt oder erstattet wurden.

¹ http://www.flk-frankfurt.de/eigene_dateien/sitzungen/239_sitzung_am_22.2.2017/top_2_-_praes_rp_darmstadt_sachstandsbericht_zur_umsetzung_des_pss_am_fh_frankfurt.pdf

Pressemitteilung

Seite 2 von 2



Es wäre der weiteren Transparenz daher dienlich, wenn sich auch das zuständige Regierungspräsidium der Mühe unterziehen würde, die „Ist Werte“ nach den gleichen Kategorien baulicher Schallschutz, Außenwohnbereich und Dachsanierungen und entsprechenden Schutzzonen wie in der Kostenfolgen-Schätzung darzustellen bzw. zu untergliedern.

Ferner zeigt die geringe Ausschöpfungsquote, dass erhebliche Reserven für die in der Tagschutzzone 2 gelegenen Immobilien, die überhaupt keine Entschädigung erhalten, vorhanden wären.

Der dritte Abschnitt unseres Fragenkatalogs bezog sich auf die Leistungen nach den am 7. Juni 2012 im hessischen Regionalfondsgesetz geregelten Aufstockungen von Entschädigungsansprüchen. Angabegemäß wurden per 31.12.2016 ca. 57,7 Mio. € nach den Förderrichtlinien aus **hessischen Steuergeldern** ausbezahlt, obwohl der Flughafen als unmittelbarer Verursacher des Lärms für den Lärmschutz dafür hätte aufkommen müssen (Verursacherprinzip).

Unsere Landesregierung, so Patrick Burghardt, OB Rüsselsheim und stellvertretender FLK-Vorsitzender im Protokoll, sah sich durch die Inbetriebnahme der Nordwest Landebahn zwingend veranlasst, durch das zeitliche Vorziehen der Ansprüche auf passiven Schallschutz und die Erweiterung des Anspruchsgebietes die aus dem erst im Jahre 2007 novellierten Fluglärmschutzgesetz resultierenden Unzulänglichkeiten in Sachen Schallschutz über den - aus Steuergeldern finanzierten - Regionalfonds aufzubessern.

Diese regionalpolitisch vehement vorgetragene Erkenntnis mündet in einen wegweisenden Beschluss der FLK auf ihrer letzten Sitzung: **„Kommission fordert deutlich verbesserten Schutz vor Fluglärm“**. Vor dem Hintergrund des mit Abschluss des Koalitionsvertrages von der Bundesregierung im Jahre 2013 bereits selbst anerkannte Schutzdefizits der Fluglärm-betroffenen, arbeiten derzeit das Umweltbundesamt (UBA) im Auftrag des Bundesumweltministeriums mit diversen Akteuren an der Verbesserung der bundesgesetzlichen Richtlinien. Da auch dort bislang kein Bild über den Vollzugsstand der Umsetzung vorlag, ist unsere dringende Forderung nach sachgerechter und technisch aktueller Gesetzesanwendung und Entschädigung angebracht.

Neben der weiteren Forderung der Umsetzung eines „echten Nachflugverbotes (22 Uhr - 6 Uhr) zwecks Gewährleistung eines ausreichenden Erholungsschlafs, stehen Kapazitätsbeschränkungen, Begrenzung der maximalen Lärmwerte sowie Lärm-minderung als Maßnahmen des aktiven Schallschutzes neben einer Ausweitung der passiven Schallschutzzonen und einem höheren Schutzniveau im Rauminneren u.a. auf der Agenda. Eventuell ist auch ein weiterer Weg für eine Entlastung über das Umweltrecht oder das Recht der Landes- und Regionalplanung zu erreichen.

Pressekontakt für Hintergrundmaterial: Klaus Rehnig 069-65 007 03 100 kr@stop-fluglaerm.de