



## Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Laubenheim am  
Freitag, 27.09.2024, 17:00 Uhr,  
Sitzungsraum, W.-Spies-Haus, W.-Leuschner-Str. 14, 55130 Mainz

### Tagesordnung

#### a) öffentlich

1. Urkundspersonen
2. Wahl der Stellvertretungen des Ortsvorstehers
  - 2.1. Beschluss über die Anzahl der Stellvertretungen
  - 2.2. Bildung der Wahlkommission
  - 2.3. Wahlvorschläge
  - 2.4. Wahl der ersten Stellvertretung sowie Ernennung und Vereidigung
  - 2.5. Wahl der zweiten Stellvertretung sowie Ernennung und Vereidigung

### Anträge

3. Installation eines Defibrillators in Laubenheim (SPD,CDU,GRÜNE,FDP,ÖDP)
4. Zuweisung eines Stadtteihelfers für Laubenheim (SPD,CDU,GRÜNE,FDP,ÖDP)
5. Reinigung aller (Seiten-) Gräben des Leitgrabens sowie am Hang in Laubenheim (CDU,SPD,GRÜNE,FDP,ÖDP)
6. Geothermie für Mainz-Laubenheim (CDU,SPD,GRÜNE,FDP,ÖDP)
7. Ablaufplan zum Abriss und Neubau der Grundschule Laubenheim (GRÜNE)

### Anfragen

8. Entwicklung der Baukosten der Grundschule Laubenheim (FDP)
9. Kindertagesstättenbedarfsplan in Mainz-Laubenheim (CDU)
10. Begradigung der Bodenplatte auf dem ehemaligen Feuerwehrgelände in Mainz-Laubenheim (CDU,SPD,GRÜNE,FDP,ÖDP)

11. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
  - 11.1. ergänzende Antwort zu Anfrage 0347/2023 Beleuchtung/Instandsetzung Bodenbelag (CDU)
  
12. Sachstandsberichte
  - 12.1. Sachstandsbericht zu Antrag Nr. 0782/2024 der SPD des Ortsbeirates Mainz-Laubenheim
  - 12.2. Sachstandsbericht zu Antrag 0784/2024 CDU Ortsbeirat Laubenheim
  - 12.3. Sachstandsbericht zu Antrag 0786/2024 SPD, CDU, GRÜNE, FDP, ÖDP, Ortsbeirat Mainz-Laubenheim; hier: Einhaltung Nachtflugverbot
  - 12.4. Sachstandsbericht zu Antrag 0787/2024 Grüne, Ortsbeirat Mainz-Laubenheim
  
13. Beschlussvorlagen
  - 13.1. Aktualisierung der nachrichtlichen Denkmalliste
  
14. Mitteilungen und Verschiedenes
  
15. Stadtteilmittel
  
16. Einwohnerfragestunde

**b) nicht öffentlich**

17. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
  
18. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 20.09.2024

gez. Norbert Riffel  
Ortsvorsteher

# SPD, CDU, B90/Die Grünen, FDP und ÖDP im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim

## Antrag

zur Sitzung des Ortsbeirats Laubenheim am 27.09. 2024

### Installation eines Defibrillators in Laubenheim

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, in Laubenheim an der Bushaltestelle in der Oppenheimer Straße, "Bahnhof Haltebereich E", zeitnah einen Defibrillator zu installieren.

#### Begründung:

Laubenheim hat zwar 9.300 Einwohner, verfügt aber über keinen öffentlich zugänglichen Defibrillator.

In Deutschland sterben jährlich mehr als 100.000 Menschen außerhalb von Krankenhäusern an einem plötzlichen Versagen der Herzfunktion.

Direkte Ursache für den „plötzlichen Herztod“ ist in den meisten Fällen Herzkammerflimmern. Die Defibrillation (Elektroschockbehandlung) ist in dieser Situation die einzig wirksame Maßnahme zur Lebensrettung. Je früher defibrilliert wird, umso wahrscheinlicher ist es, dass der Herz-Kreislauf-Stillstand von Patienten überlebt wird. Es wurden Automatisierte Externe Defibrillatoren (AED) entwickelt, die auch von Laien bedient werden können, sodass noch vor Eintreffen des Rettungsdienstes defibrilliert werden kann.

Bereits wenige Sekunden nach Einsetzen des Herzkammerflimmerns tritt Bewusstlosigkeit auf, dann setzt die Atmung aus. Die Defibrillation hat zum Ziel, das Herzkammerflimmern in einen normalen Herzschlag zu überführen.

Mit jeder Minute sinkt die Überlebenschance eines Patienten mit Herzkammerflimmern um 7 - 10 %. Bereits nach drei bis fünf Minuten beginnen die Gehirnzellen abzusterben. Aber selbst in rettungsdienstlich optimal versorgten Gebieten wie in Mainz benötigt der Rettungsdienst im Durchschnitt 8 bis 10 Minuten, bis er beim Patienten eintrifft.

Je früher die Wiederbelebungsmaßnahmen und die Defibrillation durchgeführt werden können, umso größer ist der Erfolg.

Ersthelfer führen die Defibrillation mit AED durch. Diese sind in der Handhabung einfach und haben nur wenige Bedienungselemente. Alle Schritte, die zu tun sind, werden über eine Sprachsteuerung per Ansage und/oder über gut sichtbare Text- oder Piktogrammhinweise mitgeteilt.

Bei Nutzung des AED wird automatisch die Rettungsleitstelle informiert.

Es ist beabsichtigt, an dieser Bushaltestelle ein Wartehäuschen zu errichten. Der Defibrillator sollte später in dieses Häuschen verlegt werden. Wir bitten um Prüfung, ob für dieses Häuschen sich dadurch eine neue Dringlichkeit bei der Bauausführung ergibt.

Wir bitten um Prüfung, ob eine unentgeltliche Beschaffung des Defibrillators z. B. über die Björn Steiger Stiftung möglich ist.

Kosten für die Stadt Mainz würden lediglich für die Telefonverbindung zum Absetzen des Notrufs und die jährliche Prüfung der Batterien entstehen.

Für die SPD    Für die CDU    Für B90/Grüne    Für die FDP    Für die ÖDP

Ralf Geißner    Sabrina Grimm    Gabriele Müller    Dr. Christian Hecht    Ulrich Frings

# SPD, CDU, B90/Die Grünen, FDP und ÖDP

## im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim

### Antrag

**zur Sitzung des Ortsbeirats Laubenheim am 27.09. 2024**

#### **Zuweisung eines Stadtteihelfers für Laubenheim**

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, Laubenheim zeitnah einen Stadtteihelfer / eine Stadteihelferin auf 400,-- € Basis für die Dauer von mindestens 2 Jahren zuzuweisen.

#### **Begründung:**

Laubenheim hat zurzeit keinen Stadtteihelfer:in. Die Tätigkeit des letzten Stadtteihelfers war befristet bis zum 30.08.2024. Seit einigen Jahren verfügt Laubenheim regelmäßig über einen Stadtteihelfer und eine erneute Zuweisung ist aufgrund des Arbeitsanfalls dringend erforderlich.

Die Stadtteihelferin bzw. der Stadtteihelfer ist für den ehrenamtlichen Ortsvorsteher eine wertvolle Unterstützung im Stadtteil für all das, was die Stadtverwaltung nicht mehr an örtlichen und schnellen Dienstleistungen erbringen kann.

Dazu zählen beispielsweise Botengänge, Postverteilung für Ortsverwaltungsveranstaltungen, Reinigungsaktionen im gesamten Stadtteilgebiet, Grünrückschnitt, Pflege von öffentlichen Flächen, Hausmeisterarbeiten in der Ortsverwaltung (soweit einfache Tätigkeiten), Hilfen z. B. beim Aufbau und Durchführung der Parkfeste und auch sonstigen städtischen Veranstaltungen.

Der letzte Stadteihelfer hat wöchentlich in Laubenheim regelmäßig circa 10 Säcke Müll gesammelt.

Bei seinen Kontrollgängen ist er auch unmittelbarer Ansprechpartner für Anliegen der Bevölkerung in städtischen Angelegenheiten. Er ist Teilnehmer und tatkräftige Unterstützung des Laubenheimer Umweltteams, welches überwiegend aus Seniorinnen und Senioren besteht.

Es ist sehr wichtig, dass der Stadtteihelfer / die Stadteihelferin für mindestens 2 Jahre in Laubenheim eingesetzt wird, weil bei einer kürzeren Verweildauer für Laubenheim wertvolle örtliche Kenntnisse verloren gehen, wenn die eingearbeiteten Personen nicht mehr weiter beschäftigt werden können.

Für die SPD    Für die CDU    Für B90/Grüne    Für die FDP    Für die ÖDP

Ralf Geißner    Sabrina Grimm    Gabriele Müller    Dr. Christian Hecht    Ulrich Frings

**CDU, SPD, B90/Die Grünen, FDP und ÖDP  
im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim**

**Antrag**

**zur Sitzung des Ortsbeirats Laubenheim am 27.09.2024**

**Reinigung aller (Seiten-)Gräben des Leitgrabens sowie am Hang in  
Laubenheim**

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, Reinigung aller Seitengräben des Leitgrabens sowie der Gräben am Hang, d.h. das Areal rund um die Weinberge zeitnah umzusetzen.

**Begründung:**

Das komplette Grabensystem in Laubenheim ist geschaffen, um eine Nutzbarkeit der Flächen sicher zu stellen. Das gilt am Hang und vor allem für die Baugebiete.

Da wir die letzten Jahre sehr wenig Niederschläge hatten, war der Zustand der Entwässerungsgräben zu vernachlässigen. Das hat sich im vergangenen Jahr verändert.

Wir haben fast das Doppelte an Regen von September 2023 bis September 2024. Die Gefahr, dass die Keller in den Baugebiete volllaufen war gegeben. Es wäre eine Katastrophe geworden, hätten wir noch einen Starkregen bekommen mit Niederschlägen von mehr als 30 Ltr. / qm, was in anderen Orten mehrfach gemessen wurde.

Es ist unerlässlich, dass alle Gräben im untersten Drittel mehrmals im Jahr gemäht werden müssen. Zumal sich bei vielen Niederschlägen auch der Bewuchs den Abfluss verhindert.

Durch die Veränderung des Klimas muss der Abfluss der Oberflächenwassers in allen Jahreszeiten gesichert sein.

Für die CDU      Für die SPD      Für B90/Grüne      Für die FDP      Für die ÖDP

Sabrina Grimm   Ralf Geißner   Gabriele Müller   Dr. Christian Hecht   Ulrich Frings

# CDU, SPD, B90/Die Grünen, FDP und ÖDP im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim

## Prüfantrag

zur Sitzung des Ortsbeirats Laubenheim am 27.09.2024

### Geothermie für Mainz-Laubenheim

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, in welchem Umfang die Tiefen Geothermie für Mainz-Laubenheim nutzbar ist?

#### Begründung:

Nach der der neuen Gesetzeslage ist die Kommune für die Sicherstellung der Wärmeversorgung für die Haushalte mit verantwortlich. Da Mainz-Laubenheim vom Fernwärmenetz nicht versorgt werden kann, wäre die Geothermie eine Alternative.

Dies umso mehr, da es bereits neue positive Forschungsergebnisse und Erkenntnisse für diese Art der Nutzung gibt. Vielleicht besteht auch die Möglichkeit mit der Gemeinde Bodenheim oder einem anderen angrenzenden Mainzer Stadtteil eine gemeinsame Versorgung mit Wärme zu prüfen und zu ermöglichen.

Für die CDU      Für die SPD      Für B90/Grüne      Für die FDP      Für die ÖDP

Sabrina Grimm   Ralf Geißner   Gabriele Müller   Dr. Christian Hecht   Ulrich Frings

Bündnis 90/ Die Grünen im Ortsbeirat Mainz- Laubenheim

Antrag zu Ortsbeiratssitzung am 27.09.24

Ablaufplan zum Abriss und Neubau der Grundschule Laubenheim

Der Ortsbeirat möge beschliessen:

Die Verwaltung – insbesondere das Amt für Bau und Denkmalpflege – werden gebeten, den Ortsbeirat zeitnah über den weiteren Ablauf zum Abriss der alten Schule beziehungsweise dem Neubau der Grundschule zu informieren.

Begründung:

Der Ortsbeirat wurde in der Sitzung vom April 24 durch den Oberbürgermeister in Kenntnis gesetzt, dass nun endlich im Mai 24 mit dem Abriss der alten Schule begonnen werden könnte. Durch anwesende Bürger stellte sich heraus, dass die „erledigten“ Beweissicherungsverfahren für angrenzende Häuser doch nicht durchgeführt waren. Oberbürgermeister Haase kontaktierte das Bauamt und versicherte den Anwesenden, dass dieses nun schnellstens nachgeholt und baldigst der Abriss kommen würde.

Im Juli' 24 fragte ein Ortsbeiratsmitglied schriftlich beim Bauamt zum weiteren Verlauf der Baustelle an, da weiterhin keine Bautätigkeiten an dem Gebäude erkennbar wären. Ende Juli' 24 wurde der Ortsvorsteher per E-Mail über die Problemstellung - nach abgeschlossener Sanierung wurde mit letztem Gutachten noch Schadstoffanhaftungen am Dach festgestellt- informiert. Demzufolge ist eine erneute Schadstoffsanierung zwingend durchzuführen, die aber zuerst ausgeschrieben werden musste. Abschließend ist wieder ein Gutachten notwendig. Wann und wie es weitergehen wird, ist den OBR nicht bekannt.

In der Bevölkerung ist sehr großer Unmut und Unverständnis entstanden, dass über Monate hinweg keine Arbeiten an der Baustelle zu sehen sind. Man hat den Eindruck, dass andere Projekte – außerhalb von Laubenheim – von der Stadt eher priorisiert würden.

Da das hiesige Gremium auch keine Informationen hat, kann dem nur wenig entgegengewirkt werden.

Für uns als Ortsbeiratsmitglieder ist es unverständlich, weshalb die Verwaltung nicht zumindest den Ortsvorsteher über Schwierigkeiten und den damit einhergehenden Verzögerungen informiert. Die mangelnde Transparenz lässt bei den BürgerInnen zum Teil merkwürdigen Vermutungen freien Raum.

Aus unserer Sicht ist eine engere und vertrauensvollere Zusammenarbeit zwischen der Behörde und dem Ortsbeirat bzw Ortsvorsteher dringend erforderlich.

Gabriele Müller

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN



## Anfrage

zur Sitzung des Ortsbeirats Laubenheim am 27.09.2024

### Entwicklung der Baukosten der Grundschule Laubenheim

Der bisherige Verlauf des Projektes Neubau der Grundschule kann aus Sicht der Schulkinder, der Lehrerschaft, der Eltern und auch der Anwohnerschaft mittlerweile als GAU bezeichnet werden. Der Zeitplan ist aus unterschiedlichen Gründen völlig aus dem Ruder gelaufen und dürfte somit zu einem Anstieg der finalen Projektkosten führen. Während die Verwaltung in der Vorlage 0394/2019 noch von ca. 19,4 Mio. Euro für die Realisierung der aktuellen Planung ausging, kann man derzeit der Homepage der GWM Kosten von ca. 37,6 Mio. Euro entnehmen. Kostentreiber dürften insbesondere die nach Anwohnerprotesten im Jahr 2018 erfolgte notwendige Neuplanung, eine zweite Schadstoffbeseitigung in der Betonruine und die überplanmäßige Nutzungsdauer der Schulcontainer sein. Das alles ist nicht zuletzt hinsichtlich der Haushaltssituation der Stadt Mainz sehr unerfreulich. Sollte das von der Verwaltung vor kurzem in einer Information an den Ortsvorsteher genannte Jahr 2027 Termin für den Bezug des Neubaus tatsächlich gehalten werden, sind seit Erteilung der ersten Baugenehmigung bis Fertigstellung elf Jahre ins Land gegangen. Die GWM hingegen geht offenbar optimistisch weiterhin von einer Fertigstellung bereits im Jahr 2026 aus, wenn man deren Homepage Glauben schenkt.

#### **Vor diesem Hintergrund fragt der Ortsbeirat die Verwaltung:**

1. Sind die von der GWM genannten Kosten von 37,6 Mio. Euro noch aktuell? Falls nein, mit welchen Kosten ist zu rechnen?
2. Welche Faktoren und Umstände haben die Projektkosten im Vergleich zu den ursprünglichen Annahmen – abgesehen von der Entwicklung des Baupreisindex - jeweils in besonderen Maße in die Höhe getrieben?
3. Welche Kosten sind insbesondere für die Projektneuplanung, die notwendige erneute Schadstoffbeseitigung, die verlängerte Mietdauer für das Grundstück des Schulcontainerstandortes und ggfs. der Container selbst angefallen?
4. Welche weiteren Kosten sind bisher auf Grund der Verzögerungen angefallen?
5. Welche eigenen Fehler in der bisherigen Projektabwicklung hat die Verwaltung ggfs. erkannt und welche Schlussfolgerungen für künftige Schulprojekte sind aus Sicht der Verwaltung zu ziehen?
6. Sind zur Sicherstellung des zuletzt angekündigten Fertigstellungstermines für den Schulneubau im Jahr 2027 die notwendigen finanziellen Mittel für die Jahre 2025, 2026 und 2027 im Haushalt bereits eingestellt bzw. werden diese rechtzeitig eingestellt?

Laubenheim, 29.09.2024

gez.: Dr. Christian Hecht (Sprecher der FDP)

## Für die CDU

### im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 27. September 2024 in Mainz-Laubenheim

#### Zum Kindertagesstättenbedarfsplan in Mainz-Laubenheim

Mit großer Freude konnten wir feststellen, dass die Kita Minnimax, wenn auch zeitlich minimal verzögert (in KW38) in den schönen Neubau umziehen konnte. Mit Blick auf den Kindertagesstättenbedarfsplan sollen von nun an dort 16 Krippenplätze etabliert und 8 zusätzliche Kitaplätze angeboten werden. Zudem sind für 2024 auch 60 neue Kitaplätze durch den Interimskindergarten Stoßacker (Containerlösung - ehemaligen Interimslösung Minnimax) in der Rüsselsheimer Allee geplant. Nach damaliger Planung war mit der Fertigstellung der Kita im Stoßacker noch in 2026 zu rechnen.

Vor diesem Hintergrund möchten wir gerne nachfolgende Fragen in Erfahrung bringen:

- 1) Werden die 16 Krippenplätze und 8 Kitaplätze in der Kita Minnimax jetzt bereits angeboten? Wenn ja, wie viele davon sind Ganztags- bzw. Halbtagsplätze?
- 2) Ab wann soll die ehemalige Containerlösung der Minnimax Kita (Interimskita in der Rüsselsheimer Allee) als Interimskindergarten für den Stoßacker fungieren? Werden dann die geplanten 60 Kitaplätze für „Ü2“ (Kinder über 2 Jahren) angeboten? Wie viele davon sind Ganztags- bzw. Halbtagsplätze?
- 3) Wann ist aktuell mit der Fertigstellung der Kita im Stoßacker zu rechnen? Momentan scheint das Projekt ins Stocken zu geraten, da sich auf dem Areal keine Fortschritte erkennen lassen. Muss das Projekt aufgrund der aktuell angespannten Haushaltslage in Mainz gestrichen werden?

Für die CDU

Sabrina Grimm

# CDU, SPD, B90/Die Grünen, FDP und ÖDP im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 27. September 2024 in Mainz-Laubenheim

## Begradigung der Bodenplatte auf dem ehemaligen Feuerwehrgelände in Mainz-Laubenheim

Bereits in der Ortsbeiratssitzung am **13. Dezember 2019 (Vorlagen Nr. 1935/2019)** wurde über den desolaten Zustand des Parkplatzbereichs hinter dem Wilhelm-Spies-Haus berichtet und ein gemeinsamer Antrag einstimmig im Ortsbeirat verabschiedet, um das hohe Gefahrenpotenzial auf dem Areal zu reduzieren. Die Verwaltung hat laut Sachstandsbericht diese Maßnahme für 2021 eigeplant und wollte eine Gesamtanierung vornehmen, um das gesamte Areal wieder verkehrssicher zu machen, doch dieses Vorhaben wurde nicht (ausreichend) realisiert.

Da sich die Situation auf dem Parkplatz hinter dem Wilhelm-Spies-Haus in den vergangenen zwei Jahren weiterhin stark verschlimmert hat, wurde in der Ortsbeiratssitzung am **Juni 2023** erneut über einen Eilantrag (**Vorlagen Nr. 1137/2023**) zur Begradigung der Bodenplatte auf dem ehemaligen Feuerwehrgelände einstimmig verabschiedet. Zudem wurde zwischenzeitlich die Verwaltung an den Eilantrag Anfang 2024 zur Beantwortung erinnert. Seitdem ist der Antrag unbeantwortet. Wir möchten mit dieser Anfrage nochmal auf die aktuelle Gefahr auf dem Areal hinweisen und damit erwirken, dass die Begradigung der Bodenplatte nun endlich umgesetzt wird. Der Platz befindet sich in einem inakzeptablen Zustand. Die Anzahl der Krater ist hoch. Diese bilden insbesondere in der nun anstehenden kalten Jahreszeit durch gefrorene Pfützen und Wasserflächen ein hohes Gefahrenpotenzial. Die Verwaltung sollte im Sinne des Eilantrags nun umgehend tätig werden, um die Bürger:innen vor Unfällen und Verletzungen zu schützen. Die Situation gebietet es, unverzüglich zu handeln, denn hier ist Gefahr in Verzug!

Vor diesem Hintergrund möchte der Ortsbeirat nachfolgende Fragen in Erfahrung bringen:

- 1) Warum konnte die Umsetzung bisher noch nicht erfolgen?
- 2) Wann kann die Maßnahme eingeplant und umgesetzt werden?

Für die CDU      Für die SPD      Für B90/Grüne      Für die FDP      Für die ÖDP

Sabrina Grimm   Ralf Geißner   Gabriele Müller   Dr. Christian Hecht   Ulrich Frings



Antwort zu der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Laubenheim am 17.11.2023

Punkt 10.1 Beleuchtung Unterführung / Instandsetzung Bodenbelag (CDU)  
Vorlage: 0347/2023

In der Sitzung der Verwaltungsbesprechung am 08.10.2019 wurde beschlossen, dass die Unterführung der Autobahnauffahrt von der B9 in Verlängerung der Rheintalstraße aus Sicherheitsgründen beleuchtet werden soll.

Eine entsprechende Haushaltsanmeldung erfolgte seitens des Stadtplanungsamtes bereits im Doppelhaushalt 2021/2022, ebenso wie die Beauftragung der Mainzer Netze GmbH für die Umsetzung der Beleuchtung.

Aufgrund der Corona-Krise und personellen Engpässen in der Abteilung Straßenbeleuchtung der Mainzer Netze GmbH kam es zu einer unabsehbaren Verzögerung bei der Ausführung der Arbeiten und zu Behinderungen bereits geplanter Baumaßnahmen. Die Mainzer Netze GmbH bestätigt, dass die Planungen wiederaufgenommen und die Ausführung in 2025 vorgesehen seien.

Hinsichtlich der Bodenunebenheiten in der Unterführung hatte die Abteilung Straßenbetrieb des Stadtplanungsamtes bereits 2019 die tiefbautechnische Situation in der Unterführung geprüft und mitgeteilt, dass aufgrund der ungünstigen Tieflage der Unterführung und der mangelnden Entwässerungseinrichtung die Verschmutzung nicht zu vermeiden sei. Daraufhin wurde eine Sonderreinigung vorgenommen. Aufgrund der Umstände kam es erneut zu Verunreinigungen und Wasseransammlungen. Die Abteilung Straßenbetrieb wurde davon in Kenntnis gesetzt und teilte mit, dass die Auffüllung der Unebenheiten veranlasst wurden und eine erneute Sonderreinigung, sofern erforderlich, durchgeführt wird.

Mainz, 31.7.2024

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete



**Beschlussvorlage für Ausschüsse**

öffentlich
Amt/Aktenzeichen 61/0782/2024

Drucksache Nr. 1049/2024
<b>TOP</b>

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Laubenheim	Kenntnisnahme	20.09.2024	Ö

<p><b>Betreff:</b> Sachstandsbericht zu Antrag Nr. 0782/2024 der SPD des Ortsbeirates Mainz-Laubenheim hier: Verkehrsreglung im Ortseingangsbereich Oppenheimer Straße</p>
<p>Mainz, 29.07.2024</p> <p>gez. Steinkrüger</p> <p>Janina Steinkrüger Beigeordnete</p>

**Beschlussvorschlag:**

Der Ortsbeirat **Mainz-Laubenheim** nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

**Sachverhalt:**

Die Verwaltung hat den Landesbetrieb Mobilität (LBM) beauftragt, die Geschwindigkeit auf der Oppenheimer Straße im Abschnitt vor der Brücke bis zum Ortseingang Mainz-Laubenheim von 100 km/h auf 70 km/h zu reduzieren. Diese Maßnahme berücksichtigt die aktuelle Verkehrssituation und stellt einen Kompromiss dar, der den Wunsch des Ortsbeirates nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung aufgreift, wobei ursprünglich eine Reduzierung auf 50 km/h gefordert wurde. Eine Reduzierung von 100 km/h auf 50 km/h wurde jedoch als nicht vertretbar erachtet, das eine abrupte Reduzierung von 100 km/h auf 50 km/h den Verkehrsfluss erheblich beeinträchtigen und zu vermehrten Staus führen könnte. Eine schrittweise Reduzierung der Geschwindigkeit, wie es in der Regel üblich ist, ist sicherer und effizienter. Eine moderate Senkung auf 70 km/h ermöglicht einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss und verhindert plötzliche Bremsmanöver, die zu gefährlichen Situationen führen könnten.



## Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1028/2024
Amt/Aktenzeichen 51/51.03	Datum 17.06.2024	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am			
<b>Beratungsfolge Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Datum</b>	<b>Status</b>
Ortsbeirat Mainz-Laubenheim	Kenntnisnahme	05.09.2024	Ö

<b>Betreff:</b> Sachstandsbericht zu Antrag 0784/2024 CDU Ortsbeirat Laubenheim hier: Spielgeräte Kita MinniMax
Mainz, 12.07.2024  gez. Dr. Eckart Lensch Beigeordneter

### Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis.

**Sachverhalt:**

Nach Einschätzung der zuständigen Fachabteilung 67.04 Immissionschutz, stellt die Nähe der Spielgeräte zur Straße kein Problem dar.

Die gesetzlichen Vorgaben für die maximale Feinstaubbelastung zum Schutz der menschlichen Gesundheit werden in Mainz an allen, insbesondere auch an verkehrsnahen Messstellen sicher eingehalten. In 2023 betragen z.B. die Messwerte für den Jahresmittelwert zuletzt weniger als 50% des gesetzlichen Grenzwertes, sowohl für PM 10, als auch für PM 2,5 (Partikel mit einem Durchmesser von max. 10 bzw. 2,5 µm) an Straßen, die eine tägliche Verkehrsstärke von ca. 23.000 KfZ aufweisen. Die Rüsselsheimer Allee wird täglich von ca. 2.000 KfZ befahren. Insofern ist eine verkehrsüblich erhöhte, über die gesetzlichen Vorgaben zum Schutz der menschlichen Gesundheit hinausgehende Belastung am geplanten Spielgelände nicht anzunehmen.

Darüber hinaus liegt das Hauptspielgelände seitlich von der Kita mit größerem Abstand zur Straße und mit maximalem Abstand des U3-Geländes von der Straße. Weil das Gelände insgesamt nicht groß ist, wurde bei der Planung bereits berücksichtigt, dass die Kinder auch den dahinterliegenden Spielplatz bei Bedarf mit bespielen können. Dafür wurde extra ein Tor zum Spielplatz eingebaut. Wegen des größeren Spielangebots auf dem hinteren Gelände gehen wir davon aus, dass die Kinder sich eher dort aufhalten werden.

Die beiden, wegen ihrer Lage in die Kritik geratenen Spielgeräte, sind dorthin gesetzt worden, um den vorhandenen bzw. begrenzten Platz für die Kinder maximal nutzbar zu gestalten, da hier ansonsten eine wenig nutzbare 'Restfläche' bzw. Rasenfläche entstanden wäre. Dem Spielbereich ist ein breiter Geh- und Radweg vorgelagert - der Abstand zur Fahrbahn von der Grundstücksgrenze beträgt 3,50 m. Außerdem wird zwischen Straße und Spielgelände eine Hecke gesetzt, die ebenfalls Staub aus der Luft filtern wird und die beiden Geräte sind zur Straße hin auch weitgehend geschlossen.

Aus den genannten Gründen wird keine Notwendigkeit gesehen, die Geräte umzusetzen.



## Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1188/2024
Amt/Aktenzeichen 67/	Datum 02.09.2024	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Laubenheim	Kenntnisnahme	27.09.2024	Ö

### Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0786/2024 SPD, CDU, GRÜNE, FDP, ÖDP, Ortsbeirat Mainz-Laubenheim; hier: Einhaltung Nachtflugverbot

Mainz, 09.09.2024

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete

### Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Laubenheim nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

### Sachverhalt:

Die rechtlichen Möglichkeiten im Zusammenhang mit dem Betrieb des Frankfurter Flughafens sind ausgeschöpft. Die weiteren zur Verfügung stehenden Möglichkeiten werden von der Verwaltung konsequent wahrgenommen und ausgeschöpft.

Durch den Stadtrat der Stadt Mainz wurde am 15.05.2024 einstimmig die Resolution „Nachtflugverbot“ verabschiedet, um der Notwendigkeit eines verbesserten Schutzes der Bevölkerung vor Fluglärm auf Landes- und bundespolitischer Ebene Nachdruck zur verleihen.

Am 26.06.2024 wurde durch die Stadt Mainz eine Fluglärmveranstaltung der kommunalen Arbeitsgemeinschaft Zukunft Rhein-Main (KAGZRM) im Bürgerhaus Mainz- Hechtsheim ausgerichtet. Die öffentliche Veranstaltung fand unter dem Titel „Fluglärm macht krank – strengere Grenzwerte jetzt gesetzlich festlegen!“ statt. In der Veranstaltung wurden die Ergebnisse der neuesten Lärmwirkungsforschung von Professor Rainer Guski und die sich daraus ergebenden Forderungen an die Bundes- und Landespolitik (*Anhang Forderungspapier der KAGZRM*) vorgestellt. Der Oberbürgermeister der Stadt Mainz hat in der Folge mit Herrn Ministerpräsident Schweitzer Kontakt aufgenommen. Hierbei wurde der Wunsch der Mainzer Bürger:innen nach einer aktiven Beteiligung der Landesregierung bei der Anhebung der Fluglärmstandards auf Landesebene unterstrichen und die von der rheinland-pfälzischen Landesregierung angekündigte Bundesratsinitiative zum Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm begrüßt. Zur Unterstützung der angekündigten Bun-



desratsinitiative wurde das Forderungspapier „Für einen verbesserten Schutz vor Gesundheitsgefahren durch Fluglärm“ der KAGZRM übersandt.

Darüber hinaus wird über die Einhaltung des Nachtflugverbotes und zu Ausnahmegenehmigungen vom Nachtflugverbot in der Fluglärmkommission engmaschig berichtet. Die Unterlagen zu den Sitzungen der Fluglärmkommission stehen im Internet unter folgendem Link zur Verfügung: [www.flk-frankfurt.de](http://www.flk-frankfurt.de)

Die neuesten Berichte zum Thema sind in der 276. Sitzung der Fluglärmkommission am 10. Juli 2024 unter „TOP 5 Aktuelle Verspätungssituation bei Nachtflügen“ und der 275. Sitzung der Fluglärmkommission am 8. Mai 2024 unter „TOP 2 Condor – Maßnahmen zur Vermeidung von Verspätungsflügen im Sommerflugplan durch Slotanpassung“ zu finden.

Zudem wird der hessische Fluglärmschutzbeauftragte angefragt, die Mitglieder des AUGE über die Einhaltung der Nachtflugregelungen in einer der nächsten Sitzungen zu informieren.



Kommunale **A**rbeits**G**emeinschaft  
**Zukunft Rhein-Main**

**FORDERUNGEN DER  
KOMMUNALEN ARBEITSGEMEINSCHAFT  
ZUKUNFT RHEIN-MAIN (KAGZRM)**  
für einen verbesserten Schutz  
vor Gesundheitsgefahren durch Fluglärm



**Thomas Will**

Vorstandsvorsitzender, Landrat Kreis Groß-Gerau



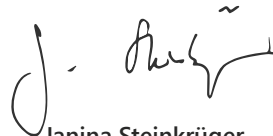
**Manfred Ockel**

Bürgermeister Kelsterbach



**Dr. Bernd Blisch**

Bürgermeister Flörsheim am Main



**Janina Steinkrüger**

Beigeordnete, Dezernentin für Umwelt, Grün, Energie  
und Verkehr, Stadt Mainz



**Lutz Köhler**

Erster Kreisbeigeordneter, Landkreis Darmstadt-Dieburg



**Paul-Gerhard Weiß**

Stadtrat Offenbach am Main

## FORDERUNGEN AN DIE BUNDESREGIERUNG:

- **Änderung des Luftverkehrsgesetzes – Vorrang des aktiven Schallschutzes (Luftverkehrsgesetz)**  
Der aktive Schallschutz ist das einzig wirksame Mittel zur Lärminderung für alle Betroffenen. Das Luftverkehrsrecht muss dahingehend geändert werden.
- **Novellierung des Fluglärmgesetzes (FluLärmG)**  
Die Absenkung der Lärmgrenzwerte im FluLärmG ist notwendig. Nur die Einhaltung der reduzierten Lärmgrenzwerte durch aktiven und passiven Schallschutz hätte einen spürbaren Effekt für die körperliche und geistige Gesundheit der fluglärmgeplagten Anwohnerinnen und Anwohner.
- **Anpassung der Regelungen für baulichen Schallschutz im Fluglärmgesetz (FluLärmG) und den Fluglärm-schutzverordnungen (FlugLSV)**  
Die Hürden für die Inanspruchnahme von baulichen Schallschutzmaßnahmen müssen abgebaut werden, um mehr Menschen baulichen Schallschutz, der bedarfsgerecht ausgestaltet ist und dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik entspricht, zu ermöglichen.

## FORDERUNGEN AN DIE LANDESREGIERUNG:

- **Fluglärm-schutzkonzept für den Frankfurter Flughafen muss nachgebessert werden**  
Um das Gesundheitsrisiko der Bevölkerung im Rhein-Main-Gebiet auf ein medizinisch und gesellschaftlich vertretbares Maß zu mindern, ist das Schutzkonzept für den Frankfurter Flughafen nachzubessern. Hierzu sollte der Gesetzgeber rechtlich normierte Lärmgrenzwerte zum Schutz der Flughafen-anwohnerinnen und –anwohner einführen.
- **Erweiterung der Lärmschutzbereiche und Einführung einer wirksamen Lärmobergrenze**  
Die steigende Lärmbelastung durch Flughäfen belegt, dass die derzeit existierenden Tag- und Nachtschutzzonen nicht ausreichen. Darum ist es notwendig, sowohl die Lärmschutzbereiche neu zu definieren, als auch den aktiven Schallschutz durch eine wirksame Lärmobergrenze voranzutreiben.
- **Absolutes Nachtflugverbot**  
Die Nachtruhe genießt höchste Priorität und ein absolutes Nachtflugverbot zwischen 22 und 6 Uhr ist sicherzustellen. Die am Frankfurter Flughafen zugelassenen Flüge in den Nacht-randstunden sowie die Ausnahmen vom Nachtflugverbot führen zu einer hohen Belastung der Bevölkerung der Rhein-Main-Region. Insbesondere der einsetzende Flugbetrieb am Morgen führt zu häufigeren Aufwachreaktionen und begünstigt eine Vielzahl an Erkrankungen.





## Kommunale Arbeitsgemeinschaft **Zukunft Rhein-Main**

Die KAGZRM ist ein Zusammenschluss von derzeit 4 Landkreisen und 33 Kommunen des Rhein-Main-Gebietes sowie dem BUND LV Hessen und dem Bündnis der Bürgerinitiativen (BBI). Sie entstand aus der im Jahre 2023 erfolgten Fusion der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt/Main (KAG Flughafen) und der Initiative Zukunft Rhein-Main (ZRM), die sich beide über Jahrzehnte für den Erhalt einer lebenswerten Rhein-Main-Region und für die Abnahme der gesundheits- und umweltschädlichen Auswirkungen des Flughafens Frankfurt/Main und des Flugverkehrs eingesetzt haben und nun Synergien nutzen, um die flugverkehrsbezogenen Herausforderungen für die Region gemeinsam anzugehen.

Vor allem die aktuelle Studie von Guski/Schreckenberg/Seidler et al. (2023)<sup>1</sup> bestätigt die Erkenntnis, dass sich Verkehrslärm und insbesondere Fluglärm negativ auf die menschliche Gesundheit auswirken und schädlicher ist, als bisher angenommen. Fluglärm begünstigt u.a. die Entstehung von Schlafstörungen, kognitiven Beeinträchtigungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Angststörungen und Depressionen. Außerdem beeinträchtigt Lärm auch den Verlauf bestimmter Krankheiten negativ. Die dort ermittelten Lärmwerte zum Schutz der Bevölkerung müssen die bisherigen viel zu hohen Lärmwerte im Fluglärmschutzgesetz ersetzen.

Die KAGZRM nimmt die neuen Erkenntnisse zum Anlass, die Bundesregierung erneut aufzufordern, das Fluglärmrecht zugunsten eines verbesserten Fluglärmschutzes zu ändern.

Zugleich wird die hessische Landesregierung aufgefordert, bereits im jetzigen gesetzlichen Rahmen ihre Verantwortung zum Gesundheitsschutz der Flughafenrainer wahrzunehmen und das Schutzkonzept für den Flughafen Frankfurt auf der Grundlage der neuesten Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung zu aktualisieren.

<sup>1</sup> Guski/Schreckenberg/Seidler et al. (2023): Aktualisierung der Evaluierung der Forschungsergebnisse zur Wirkung von Fluglärm auf den Menschen. [gutachten\\_aktualisierung\\_der\\_evaluierung\\_der\\_forschungsergebnisse\\_zur\\_wirkung\\_von\\_fluglaerm\\_auf\\_den\\_menschen\\_22.12.2023.pdf \(flk-frankfurt.de\)](#) (14.05.24)

# 1. LÄRMGRENZWERTE SENKEN

Als Ergebnis einer umfassenden Auswertung aktueller wissenschaftlicher Lärmwirkungs-Studien sowie den aus Expertendiskussionen gewonnenen Erkenntnissen, fordern die KAGZRM-Mitglieder eine substanzielle Novellierung des Fluglärmschutzgesetzes (FluLärmG). Gefordert wird die Verankerung der von Guski/Schreckenberg/Seidler et al. (2023) empfohlenen Lärmgrenzwerte im Fluglärmschutzgesetz (vgl. Tab. 1):

		Bisher		Neu: Zwingende Auslöseschwellen		Neu: Präventive Auslöseschwellen	
		Bestandsflugplätze	Änderungsflugplätze	Bestandsflugplätze	Änderungsflugplätze	Bestandsflugplätze	Änderungsflugplätze
<b>TSZ 1</b>	LAeq, Tag	65 dB	60 dB	56 dB	56 dB	49 dB	49 dB
<b>TSZ 2</b>	LAeq, Tag	60 dB	55 dB	51 dB	51 dB	44 dB	44 dB
<b>NSZ</b>	LAeq, Nacht	55 dB	50 dB	44 dB	44 dB	40 dB	40 dB
		6*57 dB (innen)	6*53 dB (innen)	Vorläufig: 6*53 dB (innen)			

Tabelle 1

10 Jahre nach dem Erscheinen der aufwändigen NORAH-Studie zu gesundheitlichen Auswirkungen und Belästigung der Bevölkerung durch Fluglärm hat der Fluglärmschutzverein der Fluglärmkommission die damaligen Studienleiter beauftragt, die Forschungsergebnisse zu evaluieren und auf den neuesten Stand zu bringen. Auf dieser Grundlage wurden zum Schutz der Bevölkerung vor Gesundheitsgefahren Auslöseschwellen formuliert, bei deren Überschreiten aus Sicht der Lärmwirkungs- und Gesundheitsforschung Handlungsbedarf besteht.

In dem umfangreichen Gutachten von Guski/Schreckenberg/Seidler et al. (2023) wird zwischen **präventiven** und **zwingenden Auslöseschwellen** unterschieden. Die vorgeschlagenen Lärmwerte liegen deutlich unter den aktuell gültigen Lärmgrenzwerten. Das derzeitige Schutzniveau reicht nicht aus, um schwere Krankheitsverläufe zu reduzieren.

Die empirische Grundlage dieses Schwellenwertsystems wurde durch eine umfangreiche Literaturrecherche (Rapid Review) mit anschließenden Meta-Analysen gebildet, ergänzt durch die WHO-Reviews und Originaldaten aus aktuellen Untersuchungen. Die **präventiven Auslöseschwellen** sind aus Sicht der Lärmwirkungsforschung langfristig anzustreben, um einen ausreichenden Gesundheitsschutz zu gewährleisten.

Die **zwingenden Auslöseschwellen** sind die Grenze gerade noch akzeptierbarer Gesundheitsrisiken und entsprechen einer Mindestanforderung an den Fluglärmschutz. Diese Grenzwerte müssen eingehalten werden, um gesundheitliche Schäden auf ein gesellschaftlich akzeptierbares Maß zu beschränken.

Für die Rhein-Main-Region bedeutet das, dass das Fluglärmschutzkonzept für den Flughafen Frankfurt/Main diesen zeitgemäßen Mindestanforderungen bisher nicht gerecht geworden ist. Die zwingende Auslöseschwelle liegt gegenüber den aktuell gültigen Lärmgrenzwerten in den beiden Tagschutzzonen je 4 dB und in der Nachtschutzzone 6 dB unterhalb der nach dem Fluglärmschutzgesetz geltenden Lärmwerte.

Um die Bevölkerung der Region besser vor Lärm zu schützen, ist eine Herabsetzung der Lärmgrenzwerte mithilfe eines weitaus

ambitionierteren Schutzkonzepts mit aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen dringend erforderlich.

## Die KAGZRM fordert auf Basis des vorgenannten Gutachtens die Verankerung der folgenden Lärmgrenzwerte im FluLärmG:

- Für die Tagschutzzone: **49 dB(A) (präventiv)**  
**56 dB(A) (zwingend)**
- Für die Tagschutzzone 2: **44 dB(A) (präventiv)**  
**51 dB(A) (zwingend)**
- Nachtschutzzone: **40 dB(A) (präventiv)**  
**44 dB(A) (zwingend)**

Die Unterschreitung der als „zwingend“ bezeichneten Werte ist durch Schallschutzmaßnahmen zu gewährleisten. Die präventiven Werte sind als langfristige Ziele zu verstehen, an denen die KAGZRM festhält und die eine stetige Verbesserung des Schallschutzes erfordern.

Das Fluglärmschutzgesetz von 2007 enthält veraltete Regelungen, die kein ausreichendes Schutzniveau gewährleisten. § 2 Abs. 2 FluLärmG ist – wie oben vorgeschlagen – zu ändern. In die luftverkehrsrechtlichen Regelungen ist ein Vorrang für aktive Maßnahmen aufzunehmen.

Der Fokus ist auf Maßnahmen des aktiven Schallschutzes zu legen. Darüber hinaus besteht die Notwendigkeit, die Regelungen zum passiven Schallschutz grundlegend zu ändern, damit Anwohnerinnen und Anwohner eine Entschädigung nicht nur für die Installation von baulichen Anlagen, sondern auch für die damit einhergehenden Folgekosten erhalten. Die Evaluierung der 2. Fluglärmschutzverordnung (FlugLSV) hat aufgezeigt, dass die Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen in wesentlich geringerem Maße in Anspruch genommen wurde.<sup>2</sup>

Die Regularien für baulichen Schallschutz sollten nachgebessert werden, damit die schallschützenden Maßnahmen die Bürgerinnen und Bürger auch wirklich erreichen.

<sup>2</sup> Plich, T. (2024): Abschlussbericht zur Umsetzung des passiven Schallschutzes im Lärmschutzbereich des Flughafens Frankfurt Main (Regierungspräsidium Darmstadt). Präsentation in der 274. Sitzung der Fluglärmkommission, 14.02.24. [Microsoft PowerPoint - Präsentation Fluglärmkommission 274 Sitzung.pptx \(flk-frankfurt.de\)](#) (05.03.24)

## 2. HINTERGRUND

### 2.1 Rechtliche Rahmenbedingungen

Das Fluglärmschutzgesetz von 2007 ist aus Sicht der betroffenen Kommunen und deren Bevölkerung unzureichend. Die Bürgerinnen und Bürger haben die Mängel des neuen Gesetzes bereits beim Ausbau des Frankfurter Flughafens zu spüren bekommen. Das Lärmschutzkonzept am Frankfurter Flughafen blieb sowohl beim aktiven als auch passiven Schallschutz hinter den Lärmschutzkonzepten anderer Flughäfen zurück.

Die Evaluierung der Forschungsergebnisse zur Wirkung von Fluglärm auf den Menschen von Guski/Schreckenberger/Seidler et.al. (2023) zeigt, dass sich der Handlungsbedarf seit der NORAH-Studie weiter erhöht hat, um dem Schutzziel des § 1 Fluglärmschutzgesetz gerecht zu werden:

Der Gesetzgeber darf dies nicht weiterhin ignorieren.

Gem. § 2 Abs. 3 FluLärmG muss eine Überprüfung der Lärmwerte unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik erfolgen.

Hierbei ist sicherzustellen, dass dem gesetzlichen Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor Gefahren, erheblichen Nachteilen und erheblichen Belästigungen durch Fluglärm durch Anpassung der gesetzlichen Regelungen Rechnung getragen wird.

Die Bundesregierung hat im Januar 2019 den 1. Bericht zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm vorgelegt.<sup>3</sup> Der Anpassungsbedarf an die gesetzlichen Regelungen des Luftverkehrsrecht wurde schon 2019 gesehen und in ihrem Bericht erkennbare Möglichkeiten zur Weiterentwicklung spezifischer Schutzregelungen des novellierten Gesetzes dargestellt. Das Umweltbundesamt hat 2023 den Vollzugsstand des 2. Fluglärmschutzverordnung (FlugLSV) ebenfalls analysiert. Das Gutachten hat ergeben, dass „weder die prognostizierte Anzahl der Anträge, noch die der Kostenfolgen, die im Rahmen der Novellierung des FluLärmG 2007 zur Diskussion standen, an den zivilen und militärischen Flugplätzen erreicht wurden.“<sup>4</sup> Die Verordnung ist für die Umsetzung eines ausreichenden passiven Schallschutzes in der Region nicht geeignet. Das Verfahren wurde vom Großteil der Betroffenen nicht angenommen.

In § 2 Absatz 3 des Fluglärmschutzgesetzes von 2007 wird eine Überprüfung der Schutzziele des Gesetzes alle 10 Jahre unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung und der Luftfahrttechnik angeordnet.

Die aktuellen Gutachten zur Wirkung von Fluglärm auf den Menschen beweisen, dass nach über 15 Jahren eine Anpassung des Schutzniveaus in § 2 Absatz 2 des Fluglärmschutzgesetzes an den aktuellen Wissenschaftsstand geboten ist.

Eine Novellierung der einschlägigen Gesetze, die Maßnahmen zum aktiven und passiven Fluglärmschutz rechtssicher zu regeln, ist geboten. Welche Regelungen auch unter Berücksichtigung des internationalen und europäischen Rechts möglich sind, wurde in einem ausführlichen Gutachten von Schlacke/Schnittker/Römling (2021)<sup>5</sup> im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen und der Kommission zur Abwehr des Fluglärms (Flughafen Frankfurt am Main) erarbeitet. Dieses gelangt zu dem Ergebnis, dass das Planungsrecht des Luftverkehrs mit den Lärmschutzbelangen in vielfacher Hinsicht defizitär umgeht. Der strukturelle Vorrang des passiven Schallschutzes versperre den Weg zu effektiven Maßnahmen aktiven Schallschutzes.

### 2.2 Gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm

Eine neue Studie des Umweltbundesamtes zeigte auf, dass Verkehrslärm auch einen starken Einfluss auf die psychische Gesundheit der Menschen hat und die Entstehung von Depressionen begünstigt. Demnach stieg bei Fluglärm-Exposition das Risiko an einer Depression zu erkranken um 12 % pro 10 dB Fluglärm (Lden) an. Bei Straßen- und Schienenverkehrslärm stieg das Risiko dagegen nur um 2-3 % pro 10 dB (Lden) an.<sup>6</sup> Auch andere kognitive Beeinträchtigungen, Demenz und Angststörungen werden von Fluglärm begünstigt. Ebenso steigt das Risiko für Verhaltensauffälligkeiten bei Kindern.

Darüber hinaus bestätigt die Untersuchung die Ergebnisse aus der NORAH-Studie zu Krankheitsrisiken erneut.

<sup>3</sup> Bundesregierung Deutschland (2019): Erster Bericht der Bundesregierung zur Evaluierung des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmschutzgesetz), Berlin. [https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Laermschutz/bericht\\_evaluierung\\_fluglaermgesetz\\_bf.pdf](https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Laermschutz/bericht_evaluierung_fluglaermgesetz_bf.pdf) (05.03.24)

<sup>4</sup> Schütte, S. (2023): Analyse des Vollzugsstandes der 2. FlugLSV. Gutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes. [Analyse des Vollzugsstandes der 2. FlugLSV \(umweltbundesamt.de\)](https://www.umweltbundesamt.de/dokument/analyse-des-vollzugsstandes-der-2-fluglsv) (01.03.24)

<sup>5</sup> Schlacke, Sabine; Schnittker, Daniel; Römling, Dominik; Gesetzgeberische Handlungsspielräume zur Verbesserung der rechtlichen Vorgaben für eine Stärkung des aktiven Schallschutzes im Luftverkehrsrecht; siehe auch: Umwelt- und Planungsrecht (UPR) 2021, 403-413. [rechtsgutachten\\_schlacke\\_schnittker\\_roemling\\_getzgeberische\\_handlungsspielraeume\\_fuer\\_eine\\_staerkung\\_des\\_aktiven\\_schallschutzes\\_im\\_luftverkehrs.pdf](https://www.flk-frankfurt.de/fileadmin/user_upload/Rechtsgutachten_Schlacke_Schnittker_Roemling_Getzgeberische_Handlungsspielraeume_fuer_eine_Staerkung_des_aktiven_Schallschutzes_im_Luftverkehrsrecht.pdf) (flk-frankfurt.de) (01.03.24)

<sup>6</sup> Umweltbundesamt (2023): Einfluss des Lärms auf psychische Erkrankungen des Menschen. Texte 04/2023, Dessau-Roßlau. [Einfluss des Lärms auf psychische Erkrankungen des Menschen | Umweltbundesamt](https://www.umweltbundesamt.de/dokument/einfluss-des-laerms-auf-psychische-erkrankungen-des-menschen) (05.03.24)

In der Studie „Recurrence and Noise (RaN)“, deren Ergebnisse im November 2023 vorgestellt wurden, wurde untersucht, ob der Krankheitsverlauf bei herzkranken Patientinnen und Patienten durch Lärm beeinflusst wird.<sup>7</sup> Die groß angelegte Studie wurde seit 2012 von der Initiative Zukunft Rhein-Main unterstützt. Hierfür wurden über einen Zeitraum von 5 Jahren insgesamt 737 Patientinnen und Patienten aus 11 kardiologischen Zentren im Umland des Frankfurter Flughafens untersucht, die an einem akuten Koronarsyndrom erkrankt waren. Die RaN-Studie hat ergeben, dass zwischen individueller Fluglärmbelastung und dem Auftreten eines Krankheitsrückfalls ein Zusammenhang besteht. Demnach steigt das Risiko um 30 % pro 10 dB Fluglärmzunahme. Die Untersuchung zeigt außerdem eine 10-fach stärkere Zunahme des Risikos für einen Krankheitsrückfall im Vergleich zum Neuauf-treten einer koronaren Herzerkrankung auf. Das bedeutet, dass der Verlauf einer Herzerkrankung auch davon abhängt, wie stark Patientinnen und Patienten Lärm ausgesetzt sind. Die Forschenden regen an, dass die Erkenntnisse bei der Festle-gung von Lärmgrenzwerten berücksichtigt werden sollten.

Auch weitere Studien weisen darauf hin, dass Verkehrslärm die Entstehung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen begünstigt. Eine koronare Herzerkrankung führt beispielsweise zu einer Verkalkung der Herzkranzgefäße, was bei einem kompletten Verschluss zu einem Herzinfarkt führen kann.<sup>8</sup> Demnach kann eine Fluglärm-belastung vor einem Herzinfarkt dazu führen, dass sich die an den Infarkt anschließende kardiovaskuläre Entzündung erheblich verstärkt. Folgen des Lärms lassen sich im Gehirn und in den Blut-gefäßen nachweisen. In einer Studie von Osborne/Radfar/Hassan et al. (2020)<sup>9</sup> hatten Menschen, die regelmäßig einem Lärmpegel über 55 dB(A) ausgesetzt waren, in einer Zeitspanne von 5 Jahren ein deutlich erhöhtes Risiko für koronare Herzerkrankung, Herz-

schwäche, Bluthochdruck, Herzinfarkt und Schlaganfall. Zurückzuführen sei dies auf den lärmbedingten enormen Anstieg des Stresshormonspiegels, der viele Erkrankungen begünstigt.

Der Dauerschallpegel von 55 dB(A) Lden wird jedoch in vielen Kommunen des Rhein-Main-Gebietes regelmäßig überschritten. Selbst niedrigere Werte können schon gesundheitsschädlich sein. Daher empfiehlt die WHO auch deutlich niedrigere Werte von aktuell 45 dB(A) Lden für den Luftverkehr (tagsüber) und 40 dB(A) Lnight (nachts).<sup>10</sup>

Je länger die Fluglärm-Exposition andauert, umso höher ist das Erkrankungsrisiko. „Einen Gewöhnungseffekt gibt es nicht“, so Thomas Münzel, Forscher am Mainzer Uniklinikum.<sup>11</sup> Er fordert daher ein absolutes Nachtflugverbot von 22 bis 6 Uhr, da ein ausreichen-der Nachtschlaf das Risiko für die Entstehung der vorgenannten Erkrankungen reduzieren würde.

Die KAGZRM fordert von der Bundesregierung gemäß aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse, die gesetzlichen Rahmenbedin-gungen zu schaffen, um weitere gesundheitliche Beeinträchtigung- der Bevölkerung im Flughafen-Umland zu vermeiden.

#### **Die KAGZRM fordert von der hessischen Landesregierung**

- **den Schutz vor dem erhöhten Krankheitsrisiko durch die Umsetzung eines Nachtflugverbots,**
- **den Schutz vor erheblicher Belästigung durch Nachbes- serung des Schutzkonzeptes für den Flughafen Frankfurt und**
- **die Gewährleistung von ungestörter Kommunikation durch ein erweitertes Schallschutzprogramm.**

<sup>7</sup> Olbrich/Röösli/Herrmann et al. (2023): Aircraft noise exposure and risk for recurrent cardiovascular events after acute coronary syndrome: A prospective patient cohort study. RMI Rhein-Main-Institut e.V., Darmstadt, Environmental Research 238 (2023) 117108.

[Aircraft noise exposure and risk for recurrent cardiovascular events after acute coronary syndrome: A prospective patient cohort study - PubMed \(nih.gov\)](#) (17.05.24)

<sup>8</sup> Molitor/Bayo-Jimenez/Hahad et al. (2023): Aircraft noise exposure induces pro-inflammatory vascular conditioning and amplifies vascular dysfunction and impairment of cardiac function after myocardial infarction. Cardiovascular Research, Vol. 119, Issue 6, May 2023, S. 1416-1426.

[Aircraft noise exposure induces pro-inflammatory vascular conditioning and amplifies vascular dysfunction and impairment of cardiac function after myocardial infarction | Cardiovascular Research | Oxford Academic \(oup.com\)](#) (05.03.24)

<sup>9</sup> Osborne/Radfar/Hassan et al. (2020): A neurobiological mechanism linking transportation noise to cardiovascular disease in humans.

[A neurobiological mechanism linking transportation noise to cardiovascular disease in humans - PubMed \(nih.gov\)](#) (05.03.24)

<sup>10</sup> Umweltbundesamt (07/2019): WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region. Lärmfachliche Bewertung der neuen Leitlinien der Weltgesundheits- organisation für Umgebungslärm für die Europäische Region. [WHO-Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region \(umweltbundesamt.de\)](#) (05.03.24)

<sup>11</sup> Zeit online (27.02.24a): „Man kann die Folgen des Lärms im Gehirn und an den Gefäßen ablesen“, Rubrik Lärm und Gesundheit, 27.02.24.





## Impressum

### Herausgeber:

**Kommunale Arbeitsgemeinschaft Zukunft Rhein-Main  
c/o Kreisverwaltung Groß-Gerau**

Wilhelm-Seipp-Str. 4  
64521 Groß-Gerau

Telefon: 06152-989-391  
regio@kreisgg.de  
[www.kreisgg.de/kagzrm](http://www.kreisgg.de/kagzrm)



## Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1217/2024
Amt/Aktenzeichen 67/67 00 66 Lau	Datum 04.09.2024	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Laubenheim	Kenntnisnahme	27.09.2024	Ö

### Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0787/2024 Grüne, Ortsbeirat Mainz-Laubenheim;  
hier: Neugestaltung des Spielplatzes an der Brücke am Bahnhof

Mainz, 16. September 2024

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete

### Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

### Sachverhalt:

Eine Instandsetzung und Neugestaltung der Platzfläche am Bahnhof ist auch aus Sicht der Verwaltung zu begrüßen. Derzeit stehen allerdings keine Haushaltsmittel für eine solche Maßnahme bereit. Im Rahmen der Haushaltsanmeldungen in den kommenden Jahren wird eine Berücksichtigung erneut geprüft.



## Beschlussvorlage

öffentlich		Drucksache Nr. 1078/2024
Amt/Aktenzeichen 60/150025 Verf. § 10	Datum 30.07.2024	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 10.09.2024

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Bau- und Sanierungsausschuss	Anhörung	26.09.2024	Ö
Ortsbeirat Mainz-Laubenheim	Anhörung	27.09.2024	Ö
Kulturausschuss	Anhörung	19.11.2024	Ö
Stadtrat	Anhörung	27.11.2024	Ö

### Betreff:

Aktualisierung der nachrichtlichen Denkmalliste  
hier: Anhörung der Gemeinde nach § 10 Abs. 1 Satz 5 Halbsatz 3 Denkmalschutzgesetz (DSchG)  
zur Eintragung von Kulturdenkmälern

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 28.08.2024

gez.  
Marianne Grosse  
Beigeordnete

Mainz, 10.09.2024

gez.

Nino Haase  
Oberbürgermeister

### Beschlussvorschlag:

Bedenken und Anregungen werden nicht geltend gemacht.

## Sachverhalt

Durch das „Zweite Landesgesetz“ zur Änderung des Denkmalschutz- und -pflegegesetzes vom 26.11.2008 (GVBl., S. 301) wurde das Denkmalschutzgesetz (DSchG) des Landes Rheinland-Pfalz novelliert.

Im Rahmen der Novelle wurde das bisherige Unterschutzstellungsverfahren per Verwaltungsakt bzw. Rechtsverordnung (konstituierendes Verfahren) auf ein nachrichtliches System umgestellt. Nach § 8 Abs. 3 DSchG werden eine Unterschutzstellung per Verwaltungsakt sowie per Rechtsverordnung nur dann durchgeführt, soweit es zur Klarstellung erforderlich ist bzw. eine Veränderung des Schutzzumfangs bei einem festgestellten Kulturdenkmal nach § 34 DSchG nötig ist.

Nach § 10 Abs. 1 DSchG werden geschützte Kulturdenkmäler (§ 8 Abs. 1 DSchG) in die Denkmalliste eingetragen (siehe Anlage). *„Die Denkmalliste ist ein nachrichtlich geführtes Verzeichnis, mit dem Rechtswirkungen nicht verbunden sind. Sie wird von der Denkmalfachbehörde erstellt und fortgeführt. Eintragung und Löschung erfolgen von Amts wegen. Sie können auch vom Eigentümer, von der Gemeinde, in deren Gebiet das Kulturdenkmal gelegen ist, sowie vom Landesbeirat für Denkmalpflege angeregt werden. Eintragungen und Löschung erfolgen im Benehmen mit der unteren Denkmalschutzbehörde“*

Gemäß § 10 Abs. 2 DSchG führt die untere Denkmalschutzbehörde einen Auszug der Denkmalliste für ihr Gebiet. Sie unterrichtet die Eigentümer von der Eintragung sowie ggf. von der Löschung eines Kulturdenkmals.

Das aktuelle nachrichtliche Verzeichnis der Kulturdenkmäler der Stadt Mainz ist auf der Homepage der Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege ([www.gdke-rlp.de](http://www.gdke-rlp.de)) einsehbar.

Da es sich bei der Denkmalliste nur um ein nachrichtliches Verzeichnis handelt, können Korrekturen sowie Anregungen und Hinweise im Rahmen der ständigen Aktualisierung eingearbeitet werden. Bei der Eintragung bzw. Löschung handelt es sich nicht um einen Verwaltungsakt; es sind für die Eigentümer somit keine Fristen bezüglich einer Beanstandung der Eintragung einzuhalten. Die Eintragung wird erst bei geplanten Umbau- oder Änderungsabsichten an einem Kulturdenkmal rechtlich relevant.

Mit dieser Vorlage erfolgt die gesetzlich erforderliche Anhörung der städtischen Gremien nach § 10 Abs. 1 Satz 5 Halbsatz 3 DSchG.

## Folgende Veränderung soll im nachrichtlichen Denkmalverzeichnis vorgenommen werden:

### Neueintragung

#### **Mainz-Laubenheim, Am Bornberg o. Nr.**

Wasserbehälter, bez. 1928; neoklassizistische Fassade

Der Wasserbehälter wurde 1928 in der Steillage hoch über dem nordwestlichen Ortsrand (Gewann „Bornberg“) als Betonkonstruktion errichtet, um die Wasserversorgung der wachsenden, damals selbständigen Gemeinde sicherzustellen. Bereits 1904 war oberhalb der Straße Oberer Dorfgraben ein erstes Reservoir mit aufwändig gestalteter Schauseite angelegt worden. Die Straße Am Bornberg geht hier in einen Wirtschaftsweg über.

Das Bauwerk, das sich als Kubus in den Hang schiebt und dem erdbedeckten Wasserreservoir samt der spezifischen Technik vorgelagert ist, zeichnet sich durch eine neoklassizistische, an antike Tempel erinnernde Fassade von feinem Relief aus: Vier Pilaster tragen das von einem profilierten, flachen Giebeldreieck bekrönte Gebälk, das die Inschrift „19 WASSERBEHÄLTER LAUBENHEIM 28“ zeigt. Das zentrale Portal (erneuertes Türblatt aus Metall) hat eine schmale, ebenso profilierte Gesimsverdachung. Die

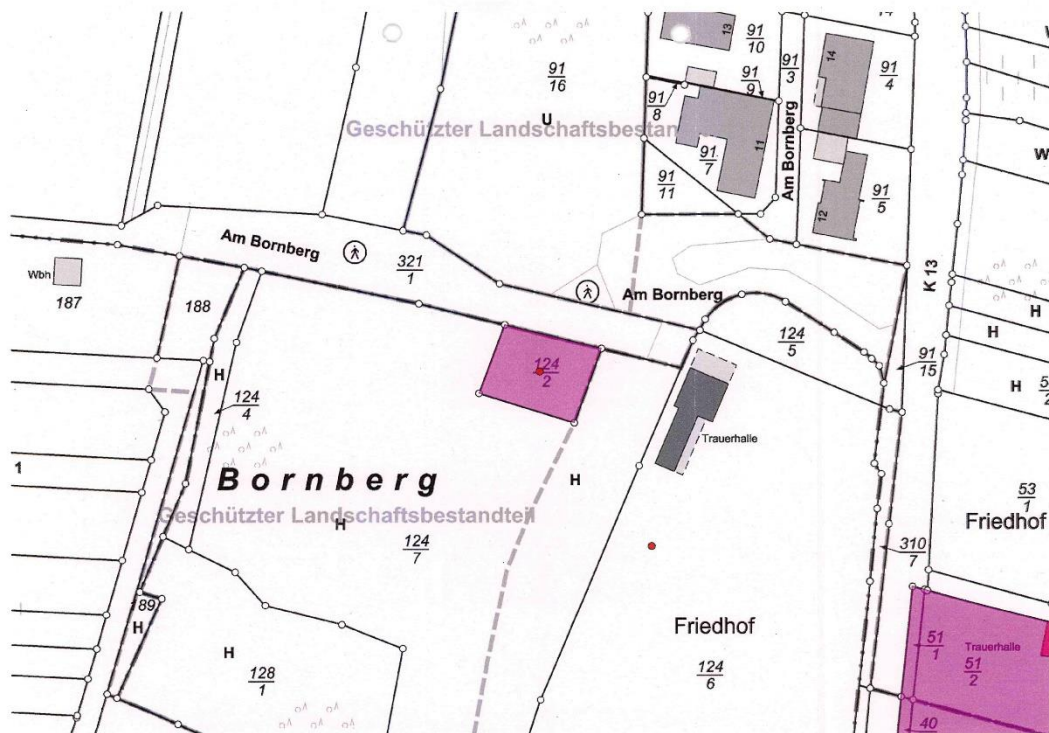
kleinformatigen flankierenden Fenster wurden inzwischen zugesetzt. Das entsprechend der Giebelausbildung mäßig geneigte Satteldach kragt über einem Traufgesims weit aus.

Die Anlage stellt damit ein aussagekräftiges Beispiel für die zweite Phase des Ausbaues der ländlichen Wasserversorgung in Rheinhessen in den 1920er Jahren dar: zum einen im Hinblick auf die technische Anlage sowie die zeitgemäße Bauweise, zum anderen bezüglich der baukünstlerisch qualitätvollen Fassadenbildung, wie sie bei dieser Bauaufgabe und Zeitstellung in der Region nur selten vorkommt. Damit handelt es sich um ein besonderes Zeugnis des künstlerischen Schaffens, des handwerklichen und technischen Wirkens sowie historischer Entwicklungen, an dessen Erhaltung und Pflege aus geschichtlichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht (§ 3 DSchG).

## **Finanzierung**

Keine

## Mainz-Laubenheim, Am Bornberg o. Nr., Wasserbehälter; Eintragung



Lageplan, Kartierung Kulturdenkmal, Geoportal RLP



Schauseite des Wasserbehälters, Foto 2016



Erdbedecktes Wasserreservoir, Foto 2021