



Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Hechtsheim am
Dienstag, 01.10.2024, 19:30 Uhr,
Bürgerhaus Mainz-Hechtsheim, Saal Grauburgunder, Am Heuergrund 8, 55129 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

1. Wahl der Stellvertretungen der Ortsvorsteherin
 - 1.1. Beschluss über die Anzahl der Stellvertretungen
 - 1.2. Bildung der Wahlkommission
 - 1.3. Wahlvorschläge
 - 1.4. Wahl der Stellvertretungen

Anträge

2. Ausbau der Straßenbeleuchtung „In der Mainzer Pforte“ (CDU, FDP, FW, ÖDP, BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)
Vorlage: 1351/2024
3. Zweite Grundschule für Mainz-Hechtsheim (SPD, BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN)
Vorlage: 1355/2024

Anfragen

4. Widerrechtlichen Autoverkehr auf dem Hewwel (FDP, CDU, BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN, SPD, ÖDP, FW)
Vorlage: 1294/2024
5. Rückbau der Baustellenzufahrt im Pfarrer-Nagel-Weg (CDU, FDP, FW, ÖDP)
Vorlage: 1348/2024
6. Mülleimer und Entleerung der Mülleimer (ÖDP)
Vorlage: 1353/2024
7. Nutzung und Platzierung des Lastenfahrrads vor der Bäckerei Werner in der Alten Mainzer Straße (ÖDP)
Vorlage: 1354/2024

8. Carsharing-Angebot auf der Frankenhöhe (SPD)
Vorlage: 1356/2024
9. Grünanlage "An der Brausch" (SPD)
Vorlage: 1357/2024
10. Seniorentagesstätte (SPD)
Vorlage: 1359/2024
11. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
12. Sachstandsberichte
13. Mitteilungen und Verschiedenes
14. Einwohnerfragestunde
15. Stadtteilmittel

b) nicht öffentlich

16. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
17. Anfragen
18. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 24.09.2024

gez. Ulrike Cohnen
Ortsvorsteherin

Ortsverwaltung Mainz-Hechtsheim
Frau Ortsvorsteherin
Ulrike Cohnen

Antrag

zur Sitzung des Ortsbeirates am 01. Oktober 2024

Ausbau der Straßenbeleuchtung „In der Mainzer Pforte“

Der Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim möge beschließen:

Die Verwaltung der Stadt Mainz wird gebeten, die Straßenbeleuchtung im Fußgänger- bzw. Radweg „In der Mainzer Pforte“ mithilfe eines intelligenten Lichtmanagements auszubauen.

Begründung:

Der Fußgänger- bzw. Radweg „In der Mainzer Pforte“ ist ein Parallelweg zur Straße „An den Mühlwegen“ sowie Verbindungsweg zwischen der Georg-Büchner-Straße und der Rheinhessenstraße. Dieser Weg dient zahlreichen Fußgängerinnen und Fußgängern aber auch Radfahrerinnen und Radfahren als wichtiger Verbindungsweg aus dem Ortskern zu den ÖPNV-Haltestellen entlang der Rheinhessenstraße.

Die vorhandene Beleuchtung ist zur Ausleuchtung des Weges nicht ausreichend. Gerade in den kommenden Herbst- und Wintermonaten, bei früh einsetzender Dämmerung und schlechten Witterungsbedingungen, besteht durch die unzureichende Beleuchtung ein erhöhtes Unfall- und Verletzungsrisiko. Darüber hinaus trägt eine ausreichende Straßenbeleuchtung erheblich zur Steigerung des individuellen Sicherheitsgefühls der Benutzerinnen und Benutzer des teils abgelegenen und schwer einsehbaren Wegs bei, in dem „dunkle Ecken“ ausgeleuchtet und soziale Kontrolle vermehrt ermöglicht wird.

Ein intelligentes Lichtmanagementsystem ermöglicht es die Beleuchtung zielgenau abzustrahlen und an die vorhandene Resthelligkeit anzupassen. In Folge dessen wird weniger Licht ungenutzt gestreut, wodurch Lichtimmissionen verringert und der Energieverbrauch der Beleuchtungsanlage deutlich abnimmt.

gez.

Vera Krahn (CDU)

Birgit Zehe-Clauß (FDP)

Gerhard Wenderoth (Freie Wähler)

Kai Schütz (Ödp)

Benedikt Beer (Bündnis 90/ Die Grünen)

SPD

Mainz-Hechtsheim

Die Grünen

Mainz-Hechtsheim

Ortsverwaltung Mainz-Hechtsheim

Frau Ortsvorsteherin

Ulrike Cohnen

Antrag

Zweite Grundschule für Mainz-Hechtsheim

Der Ortsbeirat bittet die Verwaltung zu prüfen, ob im Stadtteil Hechtsheim eine zweite Grundschule notwendig ist. Falls dies bejaht wird, bittet der Ortsbeirat zu prüfen, ob der Bau dieser Schule realisiert werden kann.

Die Theodor-Heuss-Schule, die vor einigen Monaten in ihren Neubau einziehen konnte, leistet eine hervorragende pädagogische Arbeit. Die Lehrkräfte unterrichten über 500 Schülerinnen und Schüler. Das ist eine beachtliche Größe, und nichts deutet darauf hin, dass die Zahl in Zukunft sinken wird. Es ist festzuhalten, dass das neu bezogene Schulgebäude bereits bei der Eröffnung zu klein war.

Mainz ist eine anziehungskräftige, wachsende Stadt im westlichen Teil des Rhein-Main-Gebiets, und der Stadtteil Hechtsheim trägt dazu bei. Junge Familien erwarten zu Recht, dass sie für ihre Kinder von Anfang an gute Bildungsmöglichkeiten finden. Hechtsheim zählt weit über 15.000 Einwohnerinnen und Einwohner und damit mehr als so manche rheinland-pfälzische Kreisstadt. Der Fläche nach ist Hechtsheim der größte Mainzer Stadtteil.

Ylva Dayan (SPD)

Benedikt Beer (Grüne)

Ortsverwaltung Mainz-Hechtsheim
Frau Ortsvorsteherin
Ulrike Cohnen

Anfrage

zur Sitzung des Ortsbeirates am 01.10.2024

„Widerrechtlicher Autoverkehr auf dem Hewwel“

Der zentrale Platz auf der Frankenhöhe in Hechtsheim, der Hewwel, in unmittelbarer Nachbarschaft zur Residenz Pro Seniore, ausgestattet mit einem Brunnen, ist ein Ort, der gerne zum Verweilen und zum Aufhalten von jung und alt genutzt wird. Der Platz ist für den Individualverkehr gesperrt, sollte also eigentlich autofrei sein.

Leider wird der Platz inzwischen immer häufiger widerrechtlich von Autos befahren (zum Parken bzw. sogar zur Durchfahrt zwischen den Straßen „Am Kühborn“ und „An den Frankengräbern“). Dies führt für die Benutzer des Platzes, die zu Fuß oder im Rollstuhl unterwegs sind, zu beträchtlichen Gefahren. Dazu werden vorhandene Absperrungen von den Autofahrern entweder bewusst geöffnet, häufig einfach nicht wieder richtig eingesetzt oder völlig sabotiert.

Wir fragen daher die Verwaltung:

- Wie beurteilt die Verwaltung der Stadt Mainz den aktuellen verkehrstechnischen Zustand auf dem Hewwel?
- Welche Maßnahmen will die Verwaltung ergreifen, um den widerrechtlichen Autoverkehr auf dem Platz auf dem Hewwel zu unterbinden?
- Mit welcher weiteren Ausstattung (etwa weitere Sitzbänke, Gesundheitsgeräte, Sonnenschirme etc.) kann die Verwaltung den Charakter des Hewwel als den Fußgängern vorbehaltenen Platz dauerhaft hervorheben und damit den Autoverkehr schon optisch abwehren und eindämmen?

Im Auftrag

gez.

Birgit Zehe-Clauß (FDP)

Vera Krahn (CDU)

Benedikt Beer (Grüne)

Klaus Euteneuer (SPD)

Kai Schütz (Ödp)

Gerhard Wenderoth (Freie Wähler)

Ortsverwaltung Mainz-Hechtsheim
Frau Ortsvorsteherin
Ulrike Cohnen

Anfrage

zur Sitzung des Ortsbeirates am 01. Oktober 2024

Rückbau der Baustellenzufahrt im Pfarrer-Nagel-Weg

Im Zuge des Neubaus der Theodor-Heuss-Grundschule (Eingang Lion-Feuchtwanger-Straße) wurde auf dem Grünstreifen des Pfarrer-Nagel-Weges eine provisorische Baustellenzufahrt eingerichtet. Hierzu wurde die vorhandene Rasengrünfläche geschottert und eine mobile Bauzaunabgrenzung zum Fußweg sowie zum Grundstück der Theodor-Heuss-Schule aufgestellt.

Im November 2023 erfolgte der Um- bzw. Einzug in das fertiggestellte Schulgebäude. Das Grundstück der Theodor-Heuss-Schule ist durch ein neues, festes Zaunstück wieder umfassend eingefriedet worden.

Die provisorische Baustellenzufahrt liegt seither weitgehend brach, eine regelmäßige Nutzung durch Baustellenfahrzeuge ist nicht mehr erkennbar. Bisher erfolgten jedoch kein entsprechender Rückbau der mobilen Zaunanlage sowie die Wiederherstellung der Rasengrünfläche. Neben der mittlerweile stark ungepflegten und von zunehmender Vermüllung geprägten Optik des Gebiets, besteht durch die ungesicherte sowie teilweise instabile Bauzaunanlage mittlerweile eine erhebliche Verletzungsgefahr, insbesondere vor dem Hintergrund der unmittelbar angrenzenden Kindertagesstätte.

Wir fragen daher die Verwaltung der Stadt Mainz:

1. In welchem Zeitrahmen ist der Rückbau der provisorischen Baustellenzufahrt im Pfarrer-Nagel-Weg geplant?
2. Ist die Neuanlage einer Grünfläche (an alter Stelle) geplant?
3. Werden im Zuge des Rückbaus an den vorherigen Standorten sowie an weiteren Standorten Mülleimer wiederaufgestellt?

Gez.

Vera Krahn (CDU)

Birgit Zehe-Clauß (FDP)

Gerhard Wenderoth (Freie Wähler)

Kai Schütz (Ödp)



Ortsverwaltung Mainz-Hechtsheim

Frau Ortsvorsteherin

Ulrike Cohnen

Anfrage

zur Sitzung des Ortsbeirates am 01. Oktober 2024

Mülleimer und Entleerung der Mülleimer

In Hechtsheim gibt es derzeit eine unzureichende Anzahl an öffentlichen Mülleimern, besonders in stark frequentierten Bereichen wie öffentlichen Plätzen und entlang stark genutzter Wege. Dies führt oft dazu, dass Müll nicht ordnungsgemäß entsorgt wird und sich in der Umgebung verteilt, was das Stadtbild beeinträchtigt und ein unschönes Erscheinungsbild schafft. Darüber hinaus mangelt es an einer regelmäßigen und häufigen Leerung der wenigen vorhandenen Mülleimer, was dazu führt, dass diese häufig überfüllt sind.

Das Fehlen von Mülleimern und die mangelnde Pflege stellen nicht nur ein ästhetisches Problem dar, sondern wirken sich auch negativ auf die allgemeine Hygiene aus. In stark besuchten Gegenden bleibt Abfall häufig auf dem Boden liegen, was nicht nur unsauber wirkt, sondern auch potenzielle Gesundheitsrisiken birgt, insbesondere wenn Essensreste oder andere biologisch abbaubare Materialien nicht entsorgt werden.

Zusätzlich fehlt es an Maßnahmen zur Unterstützung der Hundebesitzer, da kaum Hundebeutelspender vorhanden sind. Dadurch wird die Entsorgung von Hundekot erschwert, was wiederum zu weiteren Verschmutzungen und Unannehmlichkeiten führt. Eine verbesserte Ausstattung der Mülleimer mit Hundebeutelspendern könnte hier eine praktische und saubere Lösung bieten.

Fragen an die Stadtverwaltung:

1. Gibt es derzeit Pläne, die Anzahl der öffentlichen Mülleimer in Hechtsheim, insbesondere in stark frequentierten Bereichen, zu erhöhen? Falls nein, welche Schritte können unternommen werden, um dies zu prüfen und umzusetzen?
2. Wann wurden zuletzt die Leerungsintervalle der Mülleimer in Hechtsheim überprüft? Besteht die Möglichkeit, diese Intervalle zu erhöhen, um überfüllte Mülleimer und herumliegenden Müll zu vermeiden?
3. Wäre es möglich, sowohl die bestehenden als auch zukünftige Mülleimer in Hechtsheim mit Hundebeutelspendern auszustatten, um Hundebesitzern die ordnungsgemäße Entsorgung von Hundekot zu erleichtern und zur Sauberkeit im Stadtteil beizutragen?



4. Gibt es bereits Initiativen oder Pläne zur Verbesserung der Sauberkeit in öffentlichen Bereichen von Hechtsheim, und wie könnten Bürgerinnen und Bürger, beispielsweise durch Feedback oder Vorschläge, in diese Planungen einbezogen werden?

Ich bitte Sie daher um eine Prüfung der aktuellen Situation in Hechtsheim und um entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Müllentsorgung. Über eine Rückmeldung zu diesem Anliegen und die geplanten Schritte zur Umsetzung würde ich mich sehr freuen.

Gez. Kai Schütz



Ortsverwaltung Mainz-Hechtsheim

Frau Ortsvorsteherin

Ulrike Cohnen

Anfrage

zur Sitzung des Ortsbeirates am 01. Oktober 2024

Anfrage an den Hechtsheimer Ortsbeirat: Nutzung und Platzierung des Lastenfahrrads vor der Bäckerei Werner in der Alten Mainzer Straße

Vor der Bäckerei Werner in der Alten Mainzer Straße in Hechtsheim steht seit einiger Zeit ein Lastenfahrrad, das anscheinend nur selten genutzt wird. Dieses Lastenrad nimmt einen beträchtlichen Teil des Gehwegs in Anspruch, was den ohnehin begrenzten Platz für Fußgänger zusätzlich einschränkt. Vor allem in einer belebten Straße wie der Alten Mainzer Straße, in der viele Menschen zu Fuß unterwegs sind, ist der vorhandene Gehweg wertvoll, um einen sicheren und ungehinderten Fußgängerverkehr zu gewährleisten.

Die geringe Nutzung des Lastenfahrrads lässt darauf schließen, dass der dafür beanspruchte Raum möglicherweise besser genutzt werden könnte, insbesondere wenn der Gehweg dadurch freier und sicherer für Passanten wird. Dies führt zu der Frage, ob es sinnvoll ist, das Lastenfahrrad an einem anderen Ort unterzubringen oder Alternativen zur Platznutzung zu prüfen.

Fragen an die Stadtverwaltung:

1. Gibt es Zahlen oder Erfahrungswerte zur tatsächlichen Nutzung des Lastenfahrrads an diesem Standort?
2. Wäre es nicht sinnvoller, das Lastenfahrrad an einem anderen Ort in Hechtsheim zu platzieren, an dem es möglicherweise besser genutzt werden kann?
3. Könnte der freiwerdende Platz vor der Bäckerei stattdessen für eine Sitzmöglichkeit und Begrünung genutzt werden? Dies würde nicht nur zur Verschönerung des Straßenbildes beitragen, sondern auch die Aufenthaltsqualität im Ortskern erhöhen und den Besuch der Bäckerei noch attraktiver gestalten.

Gez. Kai Schütz



Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim

Ortsverwaltung Mainz-Hechtsheim

Frau Ortsvorsteherin

Ulrike Cohnen

Anfrage

Carsharing-Angebot auf der Frankenhöhe

In der Sitzung des Hechtsheimer Ortsbeirats vom 11. Mai 2023 wurde die Weiterentwicklung des städtischen Carsharing-Angebots vorgestellt. Die Gesamtübersicht enthielt damals auch zwei Autos / Stellplätze in der Straße „An den Frankengräbern“ auf der Frankenhöhe.

Wann wird dieses Vorhaben umgesetzt?

Ylva Dayan



Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim

Ortsverwaltung Mainz-Hechtsheim

Frau Ortsvorsteherin

Ulrike Cohnen

Anfrage

Grünanlage „An der Brausch“

Die Grünanlage „An der Brausch“ sollte 2024 umgestaltet werden.

1. Wann erfolgt der Beginn der Umgestaltung?
2. Was soll verändert werden?

Ylva Dayan



Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim

Ortsverwaltung Mainz-Hechtsheim

Frau Ortsvorsteherin

Ulrike Cohnen

Anfrage

Seniorentagesstätte

Die Räumlichkeiten der Seniorentagesstätte im neuen Bürgerhaus stehen seit dem Auszug der „Betreuenden Grundschule“ seit einigen Monaten leer.

Wie ist der aktuelle Stand der Trägersuche zur Realisierung einer Seniorentagesstätte?

Könnten die Räumlichkeiten während der Zeit des Leerstands durch Hechtsheimer Vereine und Initiativen für Vorstandssitzungen oder Mitgliederversammlungen genutzt werden?

Ylva Dayan



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1126/2024
Amt/Aktenzeichen 60/61 14 05 0	Datum 22.08.2024	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Kenntnisnahme	01.10.2024	Ö

<p>Betreff: Sachstandsbericht zum Antrag Nr. 0882/2024 (SPD), Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim <u>hier:</u> Bürgerbeteiligung bei der Erweiterung des Stadtteiles um neue Baugebiete</p>
<p>Mainz, 28.08.2024</p> <p>gez. Marianne Grosse Beigeordnete</p>

Der Stadtrat hat am 06.03.2024 den Beginn der vorbereitenden Untersuchungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme in den Untersuchungsbereichen "Ebersheim-Nord/Süd" und "Hechtsheim-Süd" (gemäß § 165 Abs. 4 i. V. m. § 141 Abs. 3 S. 1 BauGB) beschlossen.

Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme stellt ein Instrument des besonderen Städtebaurechtes zur Baulandbeschaffung auf bisher ungenutzten oder zu revitalisierenden Flächen dar. Dabei sollen bislang (hauptsächlich) landwirtschaftlich genutzte Flächen erstmalig städtebaulich entwickelt werden, um den langfristigen Wohnflächenbedarf der Stadt Mainz zu decken.

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wird im Vorfeld eine vorbereitende Untersuchung durchgeführt. In der vorbereitenden Untersuchung werden die Voraussetzungen für den Erlass einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme geprüft, um die Flächen für eine zukünftige Siedlungsentwicklung zu sichern und zugleich spekulative Bodenwertsteigerungen zu verhindern. Dabei werden öffentliche und private Belange gegeneinander und untereinander abgewogen.

Parallel zu einer Analyse der Ausgangssituation und Zusammenstellung der Rahmenbedingungen und Vorgaben soll eine grobe Zielvorstellung für das jeweilige Untersuchungsgebiet erarbeitet werden. Im Ergebnis soll neben der Aussage, ob das jeweilige Gebiet die Eignungskriterien für die Ausweisung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme erfüllt, auch ein Rahmenplan entstehen. Dafür bedarf es neben einer allgemeinen Zielentwicklung ebenfalls der parallelen Erstellung diverser Fachgutachten für die Untersuchungsräume, um verbindliche Aussagen über deren Eignung treffen zu können. Umfang und Intensität der Voruntersuchungen haben sich an den Planungszielen und Maßnahmen für den jeweils konkret vorgesehenen Entwicklungsbereich zu orientieren. Die vorbereitende Untersuchung sieht bereits eine frühzeitige Einbindung der involvierten Eigentümerinnen und Eigentümer, der Mieterinnen und Mieter und Pächterinnen und Pächter sowie der sonstigen Betroffenen vor. Demnach werden Ziele und Planungen für das Untersuchungsgebiet strukturiert erörtert und ggf. in Einzelgesprächen vertieft.

Die Öffentlichkeit und weitere Akteure werden beteiligt, sobald ein erster Entwurfsstand des Rahmenplanes vorliegt. Die Beteiligung erfolgt über informelle Beteiligungsformate, wobei der Öffentlichkeit und den weiteren Akteuren die Möglichkeit zur Stellungnahme geboten wird.

Die Ergebnisse und Anforderungen der Fachgutachten sowie die städtebaulichen Konzeptideen sollen in einem iterativen Prozess zusammengeführt und regelmäßig nachjustiert werden. Am Ende des Prozesses stehen ein Rahmenplan sowie ein schriftlicher Bericht.

Die Verfahren zur Besetzung der für die vorbereitenden Untersuchungen notwendigen Stellen für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme im Stadtplanungsamt laufen derzeit noch.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1077/2024
Amt/Aktenzeichen 60/2 66 13 He	Datum 29.07.2024	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Kenntnisnahme	01.10.2024	Ö

Betreff: Sachstandsbericht zum Antrag Nr. 0132/2024 (CDU), Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim <u>hier:</u> Installation einer ausreichenden Beleuchtung an der Kreuzung Bürgermeister-Dreibus- Straße/Rheinhessenstraße
Mainz, 06.08.2024 gez. Marianne Grosse Beigeordnete

Nach der Prüfung der Beleuchtungssituation durch die Mainzer Netze GmbH wurden diese damit beauftragt, die Beleuchtung an der Kreuzung durch LED-Leuchten auszutauschen. Die neuen Leuchten sind bestellt und werden voraussichtlich in der Kalenderwoche 35 (Ende August 2024) geliefert. Die Monteure der Mainzer Netze GmbH wurden informiert, dass der Wechsel an der Kreuzung Bürgermeister-Dreibus-Straße vorgezogen werden soll. Die Mainzer Netze GmbH wurden darum gebeten, die gesamte Rheinhessenstraße auf LED-Leuchten umzurüsten. Aus Kapazitätsgründen erfolgt dies jedoch erst im Jahr 2025.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1190/2024
Amt/Aktenzeichen 67/	Datum 02.09.2024	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Kenntnisnahme	01.10.2024	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0832/2024 FDP, SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, CDU, FW, ÖDP, Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim; hier: Nachtflugverbot

Mainz, 09.09.2024

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim 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 zu 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

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 AUGÉ 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



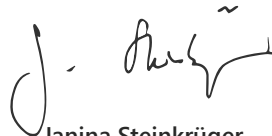
Manfred Ockel

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)¹ 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.

¹ 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/Schreckenberger/Seidler et al. (2023) empfohlenen Lärmgrenzwerte im Fluglärmschutzgesetz (vgl. Tab. 1):

		Bisher		Neu: Zwingende Auslöseschwellen		Neu: Präventive Auslöseschwellen	
		Bestandsflugplätze	Änderungsflugplätze	Bestandsflugplätze	Änderungsflugplätze	Bestandsflugplätze	Änderungsflugplätze
TSZ 1	L _{Aeq} , Tag	65 dB	60 dB	56 dB	56 dB	49 dB	49 dB
TSZ 2	L _{Aeq} , Tag	60 dB	55 dB	51 dB	51 dB	44 dB	44 dB
NSZ	L _{Aeq} , 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/Schreckenberger/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.²

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

² 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.³ 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.“⁴ 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)⁵ 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.⁶ 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.

³ 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 (05.03.24)

⁴ 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)

⁵ 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_staeerung_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)

⁶ 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.⁷ 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.⁸ 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)⁹ 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).¹⁰

Je länger die Fluglärm-Exposition andauert, umso höher ist das Erkrankungsrisiko. „Einen Gewöhnungseffekt gibt es nicht“, so Thomas Münzel, Forscher am Mainzer Uniklinikum.¹¹ 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 Nachbeserung des Schutzkonzeptes für den Flughafen Frankfurt und**
- **die Gewährleistung von ungestörter Kommunikation durch ein erweitertes Schallschutzprogramm.**

⁷ 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)

⁸ 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)

⁹ 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)

¹⁰ 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)

¹¹ 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



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1192/2024
Amt/Aktenzeichen 70/70 00 66/He	Datum 02.09.2024	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Kenntnisnahme	01.10.2024	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zum Antrag Nr. 0724/2024 CDU; Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim
hier: Anbringen eines größeren Mülleimers an der Ecke Alte Mainz Straße/Strickergasse

Mainz, 04. September 2024

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Stellungnahme:

Die Alte Mainzer Straße befindet sich im Straßenverzeichnis Teil B der Straßenreinigungssatzung. Durch eine, viele Jahre zurückliegende, einmalige Ausnahme wurden dort bereits vier Papierkörbe installiert, welche zweimal wöchentlich durch den Eigenbetrieb Stadtreinigung Mainz geleert werden. Für diesen Bereich, welcher sich gemäß Satzung im Straßenverzeichnis Teil B und damit in der Anliegerreinigung befindet, ist kein separates Budget eingeplant. Eine Ausweitung der Leerung oder eine Beschaffung von größeren Gefäßen ist leider nicht möglich. Weder kann die Kommunale Abfallwirtschaft Mainz und Mainz-Bingen AöR die Kosten, finanziert über Abfallgebühren, übernehmen, noch können zusätzliche Kosten den Gebührenzahlenden der Straßenreinigung angelastet werden. Denkbar ist, dass die dort ansässigen Gewerbetreibenden eigene Abfallbehältnisse im öffentlichen Raum platzieren. Durch den Verkauf ihrer Produkte wird schließlich die hohe Inanspruchnahme der öffentlichen Abfallbehältnisse verursacht.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

nicht öffentlich		Drucksache Nr. 1108/2024
Amt/Aktenzeichen 60/61 33 He	Datum 19.08.2024	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Kenntnisnahme	01.10.2024	N

<p>Betreff: Sachstandsbericht zum Antrag Nr. 1041/2023 (FW), Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim <u>hier:</u> Grillhütte Hechtsheim</p>
<p>Mainz, 26.08.2024</p> <p>gez. Marianne Grosse Beigeordnete</p>

Eine Grillhütte stellt eine baugenehmigungspflichtige bauliche Anlage im Sinne des § 61 Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) dar. Gemäß § 70 Abs. 1 Satz 1 LBauO ist die Baugenehmigung zu erteilen, wenn dem Vorhaben keine baurechtlichen oder sonstigen öffentlich-rechtlichen Vorschriften entgegenstehen.

Da die baurechtlichen Rahmenbedingungen je nach geplantem Standort der Grillhütte stark variieren, ist eine pauschale Aussage zur baurechtlichen Zulässigkeit nicht möglich.

Sofern ein konkreter Standort für die geplante Grillhütte bekannt ist, berät das Bauamt, Abteilung Bauaufsicht als untere Bauaufsichtsbehörde diesbezüglich gern frühzeitig im Rahmen der Bauberatung.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1394/2023
Amt/Aktenzeichen 67/67 00 66 He	Datum 15.07.2024	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Kenntnisnahme	01.10.2024	Ö

<p>Betreff: Sachstandsbericht zu Antrag 1049/2023 SPD, Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim; hier: Aufwertung des Platzes "Auf dem Hewwel" (Frankenhöhe)</p>
<p>Mainz, 24. Juli 2024</p> <p>gez. Steinkrüger</p> <p>Janina Steinkrüger Beigeordnete</p>

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Auf Grund der für eine Kübelpflanzung erforderlichen hohen Pflegeintensität und der begrenzten Kapazitäten für die Unterhaltung von Grün- und Freiflächen wird in der Regel von der Aufstellung mobiler Pflanzbehältnisse außerhalb von zentralen Stadträumen abgesehen.

Die Bestückung mit Sport- und Spielgeräten würde eine planerische Neuordnung der gesamten Platzfläche erfordern. Da die Platzfläche grundsätzlich funktional in einem akzeptablen Zustand ist, erscheint dieses Vorhaben derzeit nicht als vordringlich.

10 25 04/1

Sitzungstermine 2025

Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim

OBr MZ- Hechtsheim 19.30 Uhr	Stadtrat 15.00 Uhr
30.01.2025	05.02.2025
01.04.2025	09.04.2025
17.06.2025	25.06.2025
28.08.2025	03.09.2025
23.09.2025	01.10.2025
18.11.2025	26.11.2025