



dialog brief

Juni/Juli 2002

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser, eine aus Sicht des Vorsitzenden gute Nachricht zu Beginn: in der landesplanerischen Beurteilung des Regierungspräsidiums zum geplanten Ausbau des Flughafen Frankfurt sind deutliche Verbindungen zu dem Ergebnis der Mediation gezogen. Regierungspräsident Gerold Dieke bestätigte dem RDF, dass „keine planmäßigen Flüge zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr“ Grundlage aller Aussagen der vorgenommenen Bewertung seien. Mag die vorgenommene Bewertung nur gutachterlichen Charakter für das anstehende Planfeststellungsverfahren besitzen, so wird aus meiner Sicht zunehmend klarer: das Mediationspaket trägt, weil es notwendig ist für die Region – wer bisher dagegen argumentierte sollte nun mitgestalten.

Dieser Aufruf gilt unter anderem für den Aufbau eines Fluglärmmonitoringsystems für die Region durch das RDF. Dieses System soll ein einheitliches Messen und Überwachen des Fluglärms in der Region ermöglichen – eine Bedingung, um Maßnahmen für den Lärmschutz bewerten zu können. Die gezeigte Dialogbereitschaft des Flughafens wie der umliegenden Kommunen wird zukünftig noch mehr Voraussetzung für das Gelingen dieses Unterfangens sein.

Prof. Dr.-Ing J.-D. Wörner,
Vorsitzender des RDF

Inhalt

Blick auf den Radarschirm	1
Blick in die Zukunft	2
Wann ist Schall Lärm?	3
LEXIKON: MCT	4
Impressum	4

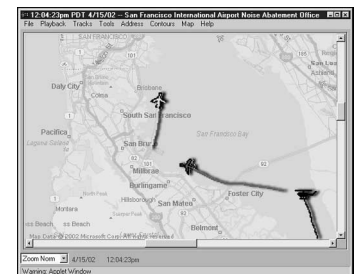
Blick auf den Radarschirm: Von zu Hause aus die Flugbahnen verfolgen

„Ich will wissen welcher Flieger, wann und wo genau über mich fliegt“, fordert Heinz Schuch, Mitglied in der Bürgerinitiative für Umweltschutz Eddersheim e.V. (BFU). Auch im Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums (RDF) stehen Fragen nach dem Verlauf von Flügen auf der Tagesordnung. Das RDF hat daher ein Gutachten „Fluglärmmonitoring“ vergeben, in dem ein Instrument erarbeitet werden soll, um die Flugbahnen aller in Frankfurt startenden und landenden Flüge darzustellen. Die zeitnahe Information der Betroffenen hat dabei oberste Priorität.

Bisher dauert es lange, an die gewünschten Informationen zu kommen. Die Nachfrage bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) muss schriftlich eingereicht werden. Bis zur Beantwortung vergehen oft mehrere Wochen. „Wir sind gerade dabei, die Anfragen durch ein neues System schneller beantworten zu können“, beschreibt Professor Olbert von der DFS und Mitglied im RDF seine Anstrengungen. „Die zahlreich bei uns eingehenden Anfragen und die Diskussion im RDF zeigten uns den Handlungsdruck“, so Olbert weiter. Von dem Gutachten erwartet er dabei wichtige Hinweise wie ein solches Informationssystem aussehen soll.

Das Gutachten zeigt Wege auf, wie aktuelle Flugbahnen zeitnah abgebildet werden können. Daneben sollen In-

formationen über den daraus entstehenden Lärm abrufbar sein. Eine Recherche hat ergeben, dass solche umfangreichen Informationen weltweit von keinem Flughafen angeboten werden. Gute Beispiele für Teilaspekte bestehen in Sydney und San Francisco. In der kalifornischen Metropole können Betroffene via Internet (www.flyquietsfo.com/live/) die tatsächlich geflogenen Routen nachschauen. Fühlt man sich von einem Flugzeug belästigt, hat man 10 Minuten Zeit um im Internet nachzuschauen, wo das Flugzeug langflog.



Fluglärm-
monitoring
San
Francisco

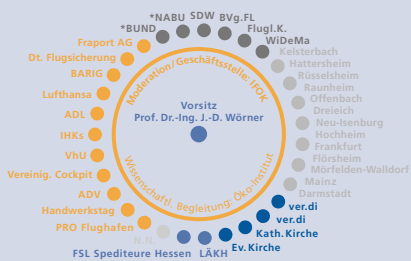
Ruhiger wird es durch Fluglärmmonitoring nicht, aber „die Belastung durch Fluglärm wird nachvollziehbar. Das ist auch im Hinblick auf den Ausbau wichtig, der sich regional unterschiedlich auf die Lärmbelastung auswirken wird“, fasst Dr. Ewen, Geschäftsstelle des RDF, die langfristige Aufgabe eines Fluglärmmonitorings zusammen.

Das Gutachten wird nach Fertigstellung Ende 2002 im Internet veröffentlicht.

Aktuelle Termine 2002

- | | |
|----------------------|---|
| 22. August | Dialogstunde, Thema Projektteam Anti-Lärm-Pakt, Ralf Eggert, Geschäftsstelle RDF, Henning Arps, Öko-Institut |
| 5. September | Dialogstunde, Thema Raumordnungsverfahren / Planfeststellungsverfahren, Hans Eck, RP Darmstadt |
| 26. September | Dialogstunde, Thema Projektteam Langfristperspektiven, Markus Hertlein, Geschäftsstelle RDF, Christian Hochfeld, Öko-Institut |

Regionales Dialogforum Aktuelles & Ansprechpartner



* Mitgliedschaft ruht zurzeit

Regionales Dialogforum

- Raumordnungsverfahren: landesplanerische Beurteilung
- Präsentation Gutachten „Bearbeitung rechtlicher Fragestellungen zur Umsetzung des Nachtflugverbots“
- Initiierung Szenarioprozess für die Zeit nach 2015

Projektteams

- **Anti-Lärm-Pakt:** Regionale Lärminderungsplanung
- **Langfristperspektiven/No-Regret:** Untersuchung des Einflusses des Flughafens auf die Sozialstruktur der Kommunen
- **Ökologie + Gesundheit:** Begleitung der Studie „Fluglärm und Lebensqualität“
- **Optimierung:** Vorbereitung des Gutachtens „Risikomanagement“
- **Nachtflugverbot:** Begleitung des Gutachtens zum Nachtflugverbot

Ansprechpartner

- Markus Hertlein
Geschäftsstelle RDF
hertlein@dialogforum-flughafen.de

Blick in die Zukunft: Was passiert nach 2015 mit dem Flughafen in der Region?

Welche Entwicklungsmöglichkeiten sind für den Flughafen in der Region in den nächsten 20, 30, 40 Jahren denkbar? Und welche Folgen wären mit ihnen für die Region und den Flughafen verbunden?

Das RDF will in einem so genannten Szenarioprozess über Antworten auf diese Fragen diskutieren.

Warum? Auf diese Weise lassen sich Handlungsperspektiven, Chancen und Fehler betrachten, bevor sie real vorhanden sind.

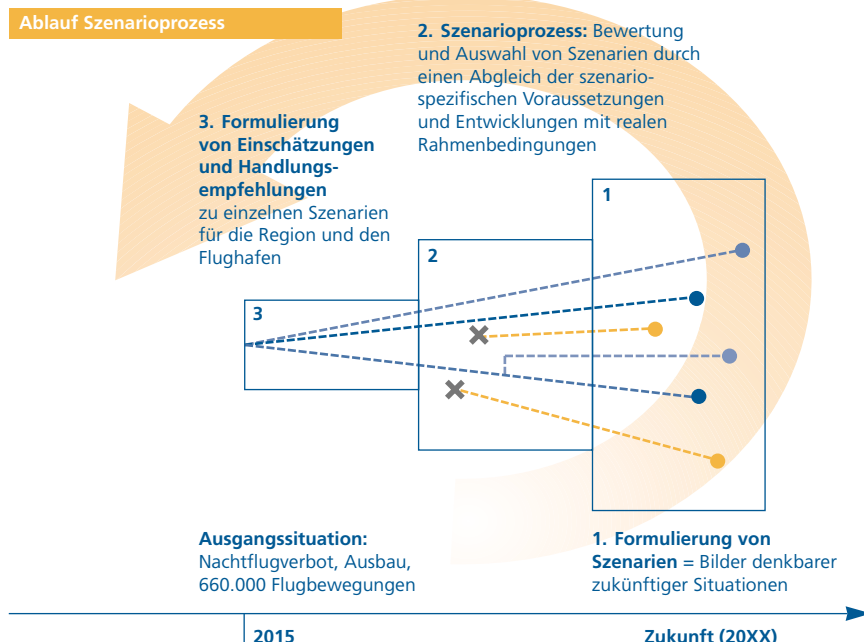
Fiktive Entscheidungen und Entwicklungen sind weder zu bereuen noch zu feiern. Mit dem gefahrlosen Blick in die Zukunft sind vielmehr Lerneffekte verbunden, da Wirkungszusammenhänge frühzeitig diskutiert werden können. Der gefahrlose und wertfreie Blick in die Zukunft erlaubt zunächst eine Darstellung vieler verschiedener Bilder.

In einem kontinuierlichen Diskussionsprozess werden einzelne Bilder weiter konkretisiert oder verlieren an Bedeutung.

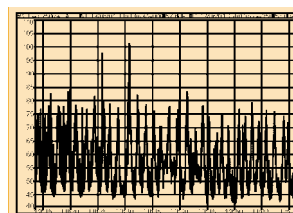
Die Mitglieder des Regionalen Dialogforums wollen aus der Verantwortung für die zukünftige Entwicklung des Flughafens und der Region heraus einen solchen Szenarioprozess durchführen. Ein erster Schritt ist das Sammeln denkbarer Zukunftsbilder.

Das Jahr 2015 als Ausgangspunkt der Diskussion geht aus von 660.000 Flugbewegungen, einem Nachtflugverbot und einem ausgebauten Flughafen Frankfurt. Erste Kurzbeschreibungen dieser Zukunftsbilder sollen Aussagen beinhalten zur Unternehmensstrategie der Fraport und zu bundesdeutschen/europäischen Luftverkehrssystemen.

Sind dazu erste Bilder gezeichnet, werden diese im *dialogbrief* vorgestellt.



Wann ist Schall Lärm?



Modellhafte Fluglärm- auswertung

Wie laut ist der Fluglärm über meinem Haus?

Mit dieser Frage kommen Bürgerinnen und Bürger in das Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums in Rüsselsheim. Hier können Interessierte kostenlos für eine Woche eines der vier Schallpegelmessgeräte ausleihen. Das Gerät misst im Sekundentakt Lärm nach der DIN (45643), welche als Grundlage zur Ermittlung von Fluglärm dient. Es nimmt die gemessenen Daten auf, und nach Abgabe im Bürgerbüro werden die Daten in ein Auswertungsprogramm übertragen und danach dem Ausleiher zugeschiedt. Die Auswertung besteht aus einem Pegelzeitverlauf mit einer Zeit und Dezibel (A) (Schalleinheit) Achse, in der ersehen werden kann, wann es wie laut war.

Was aber ist Lärm?

Lärm ist unerwünschter Schall, der belästigt, stört und bei großer Dauer sogar krank machen kann. Es gibt unterschiedliche Arten der Lärmbelästigung, wie Straßenlärm, Schienenlärm, Industrielärm und Fluglärm. Gemessen wird im Schlafzimmer, im Wohnzimmer, auf dem Dachboden oder im Garten. Viele sind nach Zusendung der Ergebnisse überrascht, da selbst

bei einem normalen Gespräch Werte um die 55 dB(A) erreicht werden und der am Haus vorbeifahrende Motorroller schnell einen Wert von über 80 dB(A) erreicht. Auch die Werte des Fluglärms, z.B. nachts im Schlafzimmer aufgenommen, machen deutlich: die typischen Ausschläge in den Auswertungen der Fluglärm-messungen sind mal höher als bisher eingeschätzt, manchmal aber auch niedriger. Unabhängig von der Bestätigung der Einschätzung durch die Auswertung wird der subjektiv hoch empfundene Lärm als belastend wahrgenommen.

In Gesprächen mit den Bürgerinnen und Bürgern wird immer wieder deutlich, wie subjektiv Lärm empfunden wird. Was für den einen stark belästigend wirkt, wird von anderen vielleicht kaum wahrgenommen. Unabhängig davon gilt es, alles dafür zu tun, dass die Belastung in der Region so gering wie möglich ist.

Für Interessierte bietet das Bürgerbüro eine kleine Bibliothek zum Thema Lärm an. Hier kann man sich in Ruhe bei einer Tasse Kaffee in den ausliegenden Büchern und Broschüren informieren, und auch die anwesenden Mitarbeiter stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Übersicht Schallwerte

Hörschwelle		
0–20 dB(A)	leise Lautstärken	Flüstern, Blätterrascheln im Wind
20–40 dB(A)	geringe Lautstärken	leise Unterhaltung, Ticken des Weckers, tropfender Wasserhahn, Regentropfen
Beginn der Lärmbelastigung		
40–60 dB(A)	mittlere Lautstärken, bereits als unangenehm empfunden	Unterhaltungsgeräusche, typische Bürogeräusche
60–80 dB(A)	belästigende Lautstärken	lautes Sprechen, Küchenmaschinen, normales Fabrikgeräusch
80–90 dB(A)	aufdringliche, gesundheitsgefährdende Lautstärken, beginnende Schmerzgrenze	Straßenverkehr in Großstädten, Eisenbahnverkehr
Kritische Grenze für Gehörschäden		
90–100 dB(A)	starke Lautstärken mit Schädlichkeitscharakter	dichter Straßenverkehr, entfernter Presslufthammer, Schreineremaschinen
100–110 dB(A)	schwere Gesundheitsschäden auslösende Lautstärken	Motorrad ohne Schalldämpfer, laute Kesselschmiede, laute Disco-Musik
Schmerzschwelle		
110–130 dB(A)	Lautstärken mit gleichzeitiger Schmerzgrenze	Düsenflugzeug in Tiefflug, Presslufthammer in 1 m Entfernung

Bürgerbüro

Aktuelles & Ansprechpartner

Sprechstunden

- Mo, Di, Do, Fr
9.00 bis 13.00 Uhr
- Do 15.00 bis 18.00 Uhr

Service

- **NEU:** Computerprogramm zur gebäudescharfen Darstellung der Lärmsituation (CadnA)
- Schallpegelmessgeräte
- Informationen zu den geplanten Ausbauvarianten
- Bibliothek
- Gespräche mit den Mitgliedern des Dialogforums und der Projektteams

Ansprechpartnerinnen



- Melanie Beiler
beiler@dialogforum-flughafen.de



- Barbara Banse
banse@dialogforum-flughafen.de

Bürgerbüro RDF
Im Eichsfeld 4
65428 Rüsselsheim

Tel. (0 61 42) 79 87 91
Fax (0 61 42) 79 87 93

Lexikon

Minimum Connecting Time (MCT)

Unter der MCT (Minimum Connecting Time) versteht man die Zeitspanne für einen Umsteigevorgang, innerhalb dessen Passagier und Gepäck einen Anschlussflug erreichen können. Dieses Zeitintervall umfasst die Abwicklung eines Umsteigevorganges von Passagieren und ihrem Gepäck (bzw. eines Frachtumschlages) zwischen ankommenden Flug und dem planmäßigen Start des Anschlussfluges.

Allgemein kann man auch von der Zeit sprechen, die man (oder die

Fracht) am Boden eines Umsteigerflughafens verbringt.

Die (MCT) legt die Umsteigezeit für Luftverkehrsplanungen fest und ist damit von der durchschnittlichen realen Umsteigezeit zu unterscheiden. Besonders für den Fluggast ist die MCT von Relevanz, da ein Umsteigevorgang die Gesamt-reisezeit verlängert und einen Komfortverlust darstellt. Damit verliert eine Umsteige-Verbindung im Vergleich zu Direktflügen an Attraktivität.

Impressum 07/2002

Herausgeber

Geschäftsstelle des
Regionalen Dialogforums
Bürgerbüro
Im Eichsfeld 4
65428 Rüsselsheim
Tel. (0 61 42) 79 87 91
Fax (0 61 42) 79 87 93

Redaktion

Ralf Eggert & Markus Hertlein
IFOK GmbH – Institut für
Organisationskommunikation
Berliner Ring 89
64625 Bensheim
Tel. (0 62 51) 84 16 72
Fax (0 62 51) 84 16 16
e-mail eggert@ifok.de
hertlein@ifok.de

Website

www.dialogforum-flughafen.de

Das Dialoggerücht

■ Kerosinablass häufig über Anrainerkommunen des Flughafens

Beim Treibstoffschnellablass (fuel dumping) handelt es sich um eine

Notfallmaßnahme, bei der Kerosin abgelassen wird, um für die Landung das für das jeweilige Flugzeug höchst zulässige Landegewicht zu erreichen. Entgegen der landläufigen Meinung finden diese Ereignisse nicht im Bereich des Frankfurter Flughafens statt, sondern abseits der großen Städte in einer Höhe von mindestens 5.000 Fuß

(über 1,5 km) wie z.B. über Spessart oder Eifel. Der Kerosinablass findet sehr selten statt. Über den Gebieten von Hessen kam es zwischen 1987 und 1999 zu durchschnittlich weniger als 2 Fällen von Kerosinablass pro Jahr. Ein solcher Kerosinablass hat daher einen unerheblichen Einfluss auf die lokale Luftbelastung.

Anmeldung

per Fax (0 61 42) 79 87 93 oder
per Telefon (0 61 42) 79 87 91 oder
per Post im frankierten Briefumschlag

Antwort

Bürgerbüro
des Regionalen Dialogforums
Im Eichsfeld 4
65428 Rüsselsheim

Dialogstunde

mit Hans Eck, RP Darmstadt

zum Thema
**Raumordnungsverfahren /
Planfeststellungsverfahren**

am **Donnerstag, den 5. September 2002**
von 17.00 bis 19.00 Uhr

im Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums
Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim

Vorname

Name

Straße

PLZ / Ort