



dialog brief

November 2002

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

im Juni 2000 nahm das Regionale Dialogforum seine Arbeit auf. Von der Öffentlichkeit in der Region zunächst weniger beachtet, fand es über seine konstruktive, wenn auch nicht schlagzeilenorientierte Arbeit zunehmend Anerkennung.

Dennoch – auch nach mehr als zwei Jahren werde ich in persönlichen Gesprächen manchmal gefragt, was das RDF seitdem zur Diskussion um den geplanten Ausbau, den notwendigen Ausgleich für die Region oder zur Zukunftsfähigkeit der Region insgesamt beigetragen hat.

Die Erfolge des RDF zeigen sich meines Erachtens beispielsweise bei gut besuchten Dialogstunden und RDF-Veranstaltungen – zuletzt zum Thema „Nachtflugverbot in Europa? Dialog zwischen Europa und der Region“. Um die Schwerpunkte der Arbeit im Überblick zu präsentieren, erscheint in dieser Ausgabe des dialogbriefes erstmals die Rubrik „Chronik“.

Nicht nur das Thema Nachtflugverbot wurde in den vergangenen Monaten durch das RDF angegangen: Welche Risiken bestehen für Flughafenwohner? Wie können die externen Kosten berechnet werden? Mit diesen spannenden und wichtigen Themen, beschäftigen sich die Mitglieder und Mitarbeiter des RDF unter anderem.

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

Inhalt

Risikomanagement	1
Externe-Kosten-Analyse	2
Chronik	3
LEXIKON: Risiko	4
Impressum	4

Risikomanagement für einen sichereren Flughafen

Der Frankfurter Flughafen gilt als einer der sichersten der Welt. Trotzdem: die Angst vor einer Flugzeug-Katastrophe sitzt bei vielen Flughafen-Anwohnern tief. Wie groß ist das Risiko eines Unfalls tatsächlich und wie kann es in Zukunft minimiert werden? Zu diesem Thema hat das RDF das Gutachten „Risikomanagement“ in Auftrag geben.

Die Teilnehmerin einer Dialogstunde im Bürgerbüro des RDF spricht für viele Anwohner, wenn sie fordert: „Wenn sich der Flughafenausbau schon nicht vermeiden lässt, dann soll es wenigstens für die Bevölkerung um den Flughafen nicht gefährlicher werden.“

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens hat die Fraport AG bereits mögliche Risiken, das heißt Risikowahrscheinlichkeiten für die geplante Nordwestbahn untersuchen lassen. Das Ergebnis: im Vergleich zum weiteren Umkreis besteht für die Anwohner direkt vor und hinter den Start- und Landebahnen ein unterschiedliches Risiko. Das Einzelrisiko bestimmt die Wahrscheinlichkeit, mit der eine Person exakt an einem bestimmten Ort durch einen Unfall verletzt oder getötet wird. Es beträgt für das Gewerbegebiet Kelsterbach Süd 2×10^{-3} . Das heißt vereinfacht gesagt, man müsste hier ununterbrochen 500 Jahre verbringen, ehe man durch einen Flugunfall verletzt oder zu Tode kommen würde; in Rüsselsheim hingegen mehr als 50.000 Jahre.

Wann in diesem Zeitraum ein Unfall tatsächlich eintritt, sagt der Wert nicht aus.

Bei dem damaligen Gutachten wurde allerdings die in Flughafennähe arbeitende Bevölkerung unzureichend berücksichtigt. Das ist einer der Punkte, die das RDF nun untersuchen lassen will, um die bestehende Risikoanalyse zu ergänzen.

Der Schwerpunkt des Gutachtens liegt jedoch darin, Empfehlungen für das Risikomanagement auszusprechen: „Das Gutachten soll vor allem Maßnahmen aufzeigen, wie Risiken in Zukunft reduziert werden können“, erläutert Professor Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des RDF.

Das geplante Gutachten soll ebenfalls Aufschluss darüber geben, wie risikoreduzierende Maßnahmen kontinuierlich optimiert und an den aktuellen Bedarf angepasst werden können, denn die erarbeiteten Ergebnisse sollen auch in 20 und mehr Jahren noch Bestand haben.

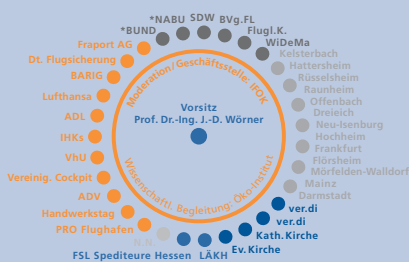
Jörn Dulige, Beauftragter der evangelischen Kirche, unterstützt das geplante Gutachten: „Es soll helfen, das Risiko eines Unfalls zu verringern und es zeigt die Stärke des RDF, unterschiedliche Standpunkte zu bündeln, gemeinsame Ziele zu definieren und dauerhaft im Sinne der Region zu verankern.“

Zur Definition des Begriffs „Risiko“ siehe Lexikon Seite 4.

Aktuelle Termine 2002

- 5. Dezember** Dialogstunde, Thema Projektteam Ökologie und Gesundheit
Melanie Beiler, Geschäftsstelle; Dr. Bettina Brohmann,
Öko-Institut
- 12. Dezember** Veranstaltung „Nächtlicher Fluglärm und Nachtflugverbot“
Bürgermeister-Pohl-Haus, Darmstadt-Wixhausen

Regionales Dialogforum Aktuelles & Ansprechpartner



* Mitgliedschaft ruht zurzeit

Regionales Dialogforum

- Machbarkeitsstudie Fluglärm und Lebensqualität
- Risikomanagement

Projektteams

- **Anti-Lärm-Pakt:**
Kontingierungsmodelle als Maßnahme zum Lärmschutz
- **Langfristperspektiven/No-Regret:**
Studie zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt
- **Ökologie + Gesundheit:**
Begleitung der Studie „Fluglärm und Lebensqualität“
- **Optimierung:**
Kooperationsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt
- **Nachtflugverbot:**
Diskussion zum Nachtflugverbot

Ansprechpartner

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

Externe Kosten-Analyse bringt weitere Fakten in die öffentliche Diskussion

„Wie viel verliert mein Haus durch Fluglärm an Wert und wer trägt diese Kosten?“ – das fragen sich viele Immobilienbesitzer in Flughafennähe. Eigenheimbesitzer, die vom Fluglärm des Köln-Bonner Flughafens betroffen sind, beziffern die Wertverluste für selbstgenutzte Immobilien mit 10 bis 20 Prozent. Anwohner am Frankfurter Flughafen bestätigen dies: Viele Interessenten ließen vom Kauf ab, nachdem sie die ersten Flugzeuge während der Verkaufsverhandlung über die Häuser „donnern“ hörten.



Wertverluste durch Lärm bei Immobilien gehören wissenschaftlich ausgedrückt in die Kategorie sogenannter „externer Kosten“. In der Diskussion um den Frankfurter Flughafen sind sie immer wieder zentrales Thema. Vor allem auch die Frage, wer solche Kosten zu tragen hat, brennt vielen Dialogbeteiligten unter den Nägeln.

Um die externen Kosten des Flughafens Frankfurt zu ermitteln, hat das RDF daher ein Gutachten in Auftrag gegeben.

Doch wo setzt man an, wenn man die externen Kosten untersucht? Mit dieser Frage beschäftigten sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des RDF und einigten sich darauf, dass all die im Kontext des Flugverkehrs am

Flughafen Frankfurt entstehenden Kosten berücksichtigt werden sollen, die nicht von den Verkehrsnutzern und -anbietern getragen werden. Im Mittelpunkt stehen dabei Umweltkosten, verursacht beispielsweise durch Lärm und Luftverschmutzung, Infrastruktur- und Betriebskosten sowie der Kostenpunkt „Unfälle“.

Nach der Ermittlung der externen Kosten sollen Vorschläge erarbeitet werden, wer diese Belastungen zu tragen hat. Eine Möglichkeit ist es, dies über die Preise im Luftverkehr zu regeln, beispielsweise mittels höherer Flughafenengebühren. Ein weiteres Mittel wären Ausgleichsleistungen für die Betroffenen, beispielsweise Zahlungen, um den Wertverlust von Immobilien auszugleichen. Freizeiteinrichtungen und Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur – auch solche Maßnahmen, die vielen zugute kommen, sollten in Betracht gezogen werden.

Um die externen Kosten berechnen zu können, müssen verschiedene Kriterien ermittelt und analysiert werden. Unter anderem eben der Wertverlust von Immobilien als so genannte Schadenskosten. Mit einfließen muss unter anderem auch die durchschnittliche individuelle Zahlungsbereitschaft, um einen möglichen Schaden zu vermeiden – so genannte Vermeidungskosten. Die externen Kosten und den ebenfalls noch zu erfassenden Nutzen des Flughafens Frankfurt konkret gegeneinander „aufzurechnen“, ist auch nach Abschluss des Gutachtens nicht möglich. „Für den regionalen Dialog ist es jedoch wichtig, beide Größen zu betrachten, da sie Diskussionen konkretisieren und Maßnahmen für einen fairen Ausgleich aufzeigen können“, erklärt Markus Hertlein, der das Gutachten von Seiten der Geschäftsstelle des RDF organisatorisch betreut.



Weitere Informationen unter:
www.dialogforum-flughafen.de

Chronik des Dialogforums

2002002

Januar 2000: Die durch den ehemaligen Ministerpräsidenten Hans Eichel (SPD) initiierte und unter dem regierenden Ministerpräsidenten Roland Koch (CDU) fortgeführte Mediation ist mit der Übergabe des Endberichts durch die Mediatoren Professor Klaus Hänsch, Dr. Frank Niethammer und Professor Kurt Oeser beendet. Ein Regionales Dialogforum soll die Umsetzung des Mediationsergebnisses unterstützen.

Juni 2000: Das Dialogforum läuft unter dem Vorsitz von Professor Wörner, mit insgesamt 32 Mitgliedern an, darunter Anliegerkommunen, Umweltverbände, Unternehmen und Institutionen der Luftfahrt, Industrie- und Handelskammern, kommunale Spitzenverbände, Kirchen und die Fluglärmkommission.

Oktober 2000: Festlegung der fünf RDF-Schwerpunktthemen: Nachtflugverbot, Optimierung, Anti-Lärm-Pakt, Langfristperspektiven, Ökologie und Gesundheit.

November 2000: Bürgerinnen und Bürger fordern mehr Informationen zu dem geplanten Flughafenausbau. Als Kommunikations-Schnittstelle des RDF wird das Bürgerbüro in Rüsselsheim eröffnet.

Das Mediationspaket wird in den Landesentwicklungsplan (LEP) aufgenommen. Der Vorsitzende des RDF sieht darin die verbindliche Festlegung der Hessischen Landesregierung auf das gesamte Paket der Mediationsgruppe.

Dezember 2000: BUND und NABU lassen ihre Mitgliedschaft beim RDF ruhen. Der Vorsitzende des RDF, Professor Johann-Dietrich Wörner, bedauert dies – auch aufgrund der ers-

ten Positionierung des Mediationspakets. Zur gleichen Zeit finden im Bürgerbüro erste Dialogstunden statt.

März 2001: Die Anwohner der Anrainerkommunen sehen nur den Ausbau voranschreiten, der Vorsitzende des RDF spricht sich für das Zug-um-Zug-Konzept aus. Dies fordert: jedem Schritt in Richtung Ausbau muss auch ein Schritt zur zukünftigen Wahrung des Anwohnerschutzes folgen.

Juni 2001: Seit über die Notwendigkeit eines Nachtflugverbots am Rhein-Main-Flughafen diskutiert wird, besteht die Frage, wer ein solches Verbot aussprechen und durchsetzen kann. Das RDF greift das auf in der Diskussionsveranstaltung „Wer setzt das Nachtflugverbot durch – Schwarzer-Peter-Spiel oder Kooperation?“

Juli 2001: Umweltschützer zweifeln an einem Flughafensystem Frankfurt-Hahn, welches die Belastung in Frankfurt/Main senken würde. Ein Gutachten des RDF „Kooperationsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt“ soll diese Frage untersuchen.

Kritiker des Nachtflugverbots halten dieses für rechtlich nicht machbar. Das RDF gibt ein Gutachten zur rechtlichen Umsetzbarkeit eines Nachtflugverbots in Auftrag.

August 2001: Der Informationsbedarf steigt – nicht zuletzt aufgrund des Raumordnungsverfahrens. Das Bürgerbüro bringt die Beratung zum Bürger und hat mobile Auftritte, beispielsweise in Dreieich und Mainz. Der Erfolg führt dazu, dass das mobile Bürgerbüro immer wieder unterwegs ist, unter anderem auf dem Hessentag.

Bürgerbüro

Aktuelles & Ansprechpartner

Sprechstunden

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

Service

- Verleih von Schallpegelmessgeräten
- Informationen zu den geplanten Ausbauvarianten
- Bibliothek
- Dialogstunden mit den Mitgliedern des Dialogforums und der Projektteams

Publikationen

- Thema regionale Siedlungsentwicklung:
 - *Regionalatlas Rhein-Main, Natur – Gesellschaft – Wirtschaft*
- Thema Schallschutz:
 - *„Laut ist out“ – Lärmschutzbericht für die Region Rhein-Main*
- Thema Umwelt:
 - *Umwelt-Zwischenbilanz der Flughafen Frankfurt/Main AG*
 - *Die Umweltbilanz des Verkehrs – Bisherige Entwicklung und künftige technische Reduktionspotenziale*

Alle Publikationen sind in der Bibliothek des Bürgerbüros vorhanden.



Ansprechpartnerin

- Barbara Banse
Bürgerbüro RDF
Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim
banse@dialogforum-flughafen.de



Chronik des Dialogforums (Fortsetzung)

2002002

Dezember 2001: Uneinheitliche Erhebungsmethoden von Lärm in der Region verwirren und schüren öffentlichen Streit. Das RDF vergibt das Gutachten „Fluglärmmonitoring am Flughafen Frankfurt Main“, das ein einheitliches Mess- und Kontrollsystem für Fluglärm für die Region entwickeln soll.

März 2002: Viele Anwohner fürchten aufgrund des Fluglärms einen enormen Wertverlust für ihre Immobilien. Um solche und andere „externe Kosten“ zu erfassen, vergibt das RDF ein entsprechendes Gutachten. Dies ist nur ein erster Schritt des RDF, um

letztlich eine faire Kosten-Nutzen-Verteilung in der Region zu fördern.

April 2002: Trotz seines formal fehlenden Status ist es dem RDF gelungen, im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zum Flughafenausbau Rederecht zu erhalten. Dieses wurde ansonsten nur Kommunen zuteil; das heißt, das RDF wurde in diesem Fall als Träger öffentlicher Belange eingestuft. Professor Wörner fordert auf dem Erörterungstermin die Einhaltung des Mediationspakets in all seinen Teilen.

August 2002: Laut Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste ist ein Nachtflugverbot rechtlich nicht möglich. Das durch das RDF vergebene juristische Gutachten lässt den Vorsitzenden des RDF in Übereinstimmung mit der Qualitätssicherung zum Gutachten feststellen: „Nachtflugverbot ist prinzipiell machbar.“

Juni 2002: Noch immer wird darüber gestritten, wer über ein Nachtflugverbot verfügen könnte. Zu dem Thema „Nachtflugverbot in Europa? – Dialog zwischen Europa und der Region“ diskutieren Experten aus Europa auf Einladung des RDF in Bischofsheim.

Lexikon

Risikoberechnung

Täglich verwenden wir den Begriff „Risiko“. Doch was genau versteht man darunter und wie berechnet man ein solches?

In der Wissenschaft versteht man unter einem Risiko eine Wahrscheinlichkeitsaussage verknüpft mit einem Schadensumfang. Beim Stichwort „Wahrscheinlichkeitsberechnung“ kommt sicherlich vielen ein Beispiel aus der Schulzeit in den Sinn: der Würfel. Die Wahrscheinlichkeit, eine Sechs zu würfeln, beträgt eins zu sechs. Doch auch wenn man häufiger als sechsmal würfelt, kann es passieren, dass eine Sechs ausbleibt. Genauso verhält es sich mit dem Risiko im Flugverkehr: Statistisch gesehen konnte man 1990 weltweit 70 Millionenmal unfallfrei mit einem Flugzeug landen. Doch das ist Statistik –

denn wann und wo ein Unfall geschieht, ist nicht vorhersagbar. Jedem, der sich in ein Flugzeug begibt, ist bewusst, dass er sich einem Risiko aussetzt. Anders sieht es für die Menschen aus, über die täglich Flugzeuge im Start- oder Landeanflug fliegen: Sie sind dem Risiko tagtäglich ausgesetzt. Ob durch die Realisierung des Ausbaus und das dadurch erhöhte Verkehrsaufkommen für sie das Risiko steigt, durch einen Unfall verletzt oder getötet zu werden, ist „berechenbar“. Die Berechnung eines solchen Risikos bezeichnet man als Risikoanalyse.

Das vom RDF geplante Risikomanagement geht jedoch darüber hinaus: Unabhängig davon, wie groß das Risiko ist, sollen Wege aufgezeigt werden, wie es minimiert werden kann.

Impressum 11/2002

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