



# dialog brief

Dezember 2003 / Januar 2004

## Editorial

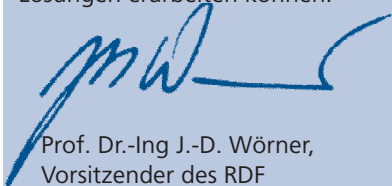
### Liebe Leserinnen und Leser,

das Jahr 2003 geht zu Ende und für das Regionale Dialogforum war es ein sehr ereignisreiches und erfolgreiches Jahr.

Mit dem Antrag der Fraport AG zum Planfeststellungsverfahren, der das Nachtflugverbot beinhaltet, ist die Region einem ruhigeren Schlaf ein gutes Stück näher gekommen. Auch das grüne Licht aus Brüssel lässt hoffen, dass rund um den Frankfurter Flughafen bald Nachtruhe einkehrt. Der Dialog zeigt also ganz konkrete Erfolge. Die zentralen Punkte sind auf Seite 2 dieser Ausgabe nochmals zusammengestellt.

Diesen Weg der konkreten Erfolge will das RDF auch im Jahr 2004 fortsetzen. Mit dem Gutachten zum Thema Risikomanagement klärt das RDF eine Frage, die vielen Bürgerinnen und Bürgern unter den Nägeln brennt: Was kann man tun, um mögliche Risiken in den Griff zu bekommen? Das Gutachten erarbeitet konkrete Lösungsvorschläge, wie das Risiko am Frankfurter Flughafen verringert werden kann.

Ich wünsche mir, dass wir den Dialog auch im Jahr 2004 so konstruktiv fortsetzen und weiterhin gemeinsame Lösungen erarbeiten können.



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

## Inhalt

Konkreten Erfolge des Dialogs	2
Aktuelle Exkursionen des RDF	3
Risiko und Ausbau – Info contra Gerüchte	4

## Grünes Licht für Nachtflugverbot aus Brüssel

Ein positives Signal für die Arbeit des Regionalen Dialogforums (RDF) kommt aus Brüssel. Eine Delegation des RDF unter der Leitung des Vorsitzenden Professor Johann-Dietrich Wörner hat auf EU-Ebene für die Akzeptanz des Mediationspakets Flughafen Frankfurt geworben und dabei grünes Licht bekommen: Ein Nachtflugverbot für den Frankfurter Flughafen würde mit europäischem Recht nicht kollidieren.



### Die Bedeutung der europäischen Ebene für das Nachtflugverbot

Die Gespräche mit Vertretern der Europäischen Kommissionen für Umwelt sowie für Energie und Transport haben gezeigt, dass die alleinige Verantwortung für die Umsetzung des Nachtflugverbots bei den nationalen Regierungen liegt. Der Kommission bleibt jedoch eine Wächterfunktion: Sie wird stets darauf achten, dass die ökologischen und ökonomischen Interessen gegeneinander abgewogen werden und das Prinzip des freien Marktzuwangs gewahrt bleibt. Außerdem müssen gemäß EU-Recht alle betroffenen Gruppen angehört werden.

Hier beurteilen die Kommissionsmitglieder die Rolle des RDF sehr positiv: Sowohl das Mediationsverfahren als auch das Regionale Dialogforum beteiligt die verschiedenen Parteien der Region in vorbildlicher Weise. Diese positive Beurteilung durch die Vertreter der Kommission lässt die Befürchtung gegenstandslos werden, die EU könne wegen möglicher Wettbewerbsverzerrungen das Nachtflugverbot in Frage stellen. Im Gegenteil, sie sieht die Voraussetzung für die Umsetzung des Nachtflugverbots im Fall Frankfurt erfüllt.

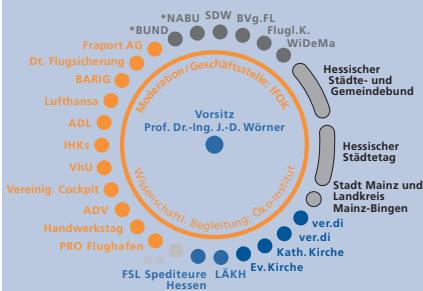
### Keine europaweite Lösung in Sicht

Von den Vertreterinnen und Vertretern der Kommission wurde jedoch klar geäußert, dass es für eine Beschränkung der Nachtflüge auf absehbare Zeit keine einheitliche Lösung für die Europäische Union geben wird. Dazu sind die Auffassungen der einzelnen Mitgliedsländer zu unterschiedlich. Die Verantwortung liegt also auf nationaler Ebene beim Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung und beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie.

### Ein Lösungsbaustein: Flughafensystem Frankfurt-Hahn

Wenn ein Nachtflugverbot kommt, bedeutet das weniger Kapazität für den Frankfurter Flughafen. Dieser Verlust an Kapazität könnte durch eine Zusammenlegung des Flughafens Hahn und des Frankfurter Flughafens ausgeglichen werden. Innerhalb eines Flughafensystems ließen sich Flüge leichter verlagern. Der Vorschlag, den Flughafen Hahn und den Frankfurter Flughafen zu einem Flughafensystem zusammen zu legen, wird von der europäischen Ebene jedoch kritisch beurteilt. Nach europäischem Recht müssten die beiden Flughäfen über ein gemeinsames Ballungs- beziehungsweise Einzugsgebiet verfügen. Dieser Nachweis sei, so die Aussage der Kommissionsvertreter, nach bisheriger Ansicht noch nicht ausreichend erbracht. „Die Kommission wird das Flughafensystem nur dann anerkennen, wenn wir in einer Studie nachweisen, dass beide Flughäfen dasselbe Ballungsgebiet bedienen, sagte Professor Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des RDF, nach den Gesprächen mit der EU-Kommission.“

## Regionales Dialogforum Aktuelles & Ansprechpartner



\* Mitgliedschaft ruht zurzeit

### Regionales Dialogforum

- Ausschreibung der Studie „Belästigung durch Fluglärm“

### Projektteams

- **Anti-Lärm-Pakt:**  
Ausschreibung Regionale Lärminderungsplanung
- **Langfristperspektiven/No-Regret:**  
RDF-Immobilienmanagement
- **Ökologie + Gesundheit:**  
Begleitung Umweltmonitoring
- **Optimierung:**  
Begleitung Risikomanagement am Flughafen Frankfurt
- **Nachtflugverbot:**  
Präsentation Zwischenstand des Gutachtens „Umsetzungskonzept zur Verlagerung der Flüge aus der Nacht“

### Ansprechpartner

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

## Die konkreten Erfolge des Dialogs 2003

Viele Fragen zum Thema „Ausbau des Frankfurter Flughafens“ sind noch offen. Die einen werden in der Öffentlichkeit diskutiert, die anderen von Fachleuten in den verschiedenen beteiligten Institutionen. Das Regionale Dialogforum bearbeitet alle diese Fragen und kann dabei ganz konkrete Erfolge vorweisen.

### Nachtflugverbot

*Notwendige Schritte zum Nachtflugverbot werden umgesetzt.*

- Ein juristisches Gutachten hat geklärt, dass das Nachtflugverbot machbar ist.
- Die Fraport AG hat zum Planfeststellungsverfahren einen Antrag eingereicht, der das Nachtflugverbot enthält.

### Anti-Lärm-Pakt

*Kontinuierlicher Sinkflug wird für die Nacht eingeführt.*

- Das lärmmindernde Verfahren des kontinuierlichen Sinkflugs (CDA) wurde vom RDF voran getrieben.
- Das konkrete Ergebnis dieser Bemühungen: Die Deutsche Flugsicherung (DFS) will den CDA am Standort Frankfurt für die Nacht einführen.

*Forderung nach lärmabhängigen Entgelten wird umgesetzt.*

- Die Mediation fordert, dass für lautere Flugzeuge mehr bezahlt werden muss als für leise.
- Diese Forderung wird nun von der Fraport AG teilweise umgesetzt.

*Fahrplan für ein Fluglärmmonitoring liegt vor.*

- Ein vom RDF in Auftrag gegebenes Gutachten zeigt den Weg auf, wie ein präzises und verständliches Überwachungsinstrument für den Flughafen Frankfurt aussehen kann.

### Optimierung

*Das RDF verfolgt aktive Risikominimierung.*

- Das RDF hat ein Gutachten in Auftrag gegeben, das zeigen soll, wie die Risiken des Flugverkehrs für die Flughafenregion in Zukunft minimiert werden können.

### Ökologie und Gesundheit

*Methoden zur Analyse von Fluglärm und Lebensqualität liegen vor.*

- Die vom RDF beauftragte Machbarkeitsstudie hat Methoden zur Analyse des Zusammenhangs zwischen Fluglärm und Lebensqualität getestet.
- Die Ergebnisse werden in die Hauptstudie „Belästigung durch Fluglärm“ einfließen, die im Frühjahr 2004 startet.

*Integriertes Umweltmonitoring wird aufgebaut.*

- Das RDF will die Auswirkungen des Flughafenbetriebs auf die Umwelt dokumentieren.
- Ein solches Umweltmonitoring wird durch ein Gutachten vorbereitet und konkretisiert.

### Langfristperspektiven

*Externe Kosten des Flugverkehrs werden ermittelt.*

- Ein vom RDF in Auftrag gegebenes Gutachten ermittelt erstmals die Kosten, die durch den Flughafenbetrieb für die Allgemeinheit entstehen.

*Klarheit wird in die Diskussion um die Nutzen des Flughafens gebracht.*

- Das RDF hat eine Untersuchung durchführen lassen, die den volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens strukturiert.
- Zusammen mit dem Gutachten zu den externen Kosten kann damit die Diskussion über Nutzen und Kosten des Flughafens versachlicht werden.

### Partizipation

*Das Bürgerbüro ist Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger.*

- 7000 Menschen informierten sich in über 40 Dialogstunden, bei den Touren des Mobilien Bürgerbüros durch 12 Gemeinden und während der täglichen Öffnungszeiten.

*Einfluss auf laufende Planungs- und Genehmigungsverfahren genommen.*

- Wie die Beantragung des Nachtflugverbots durch Fraport zeigt, konnte das RDF seinen Einfluss geltend machen und wird es auch in Zukunft tun.

## Aktuelle Exkursionen des RDF

### Chemiewerk Ticona

**Bortrifluourid ist ein Schlagwort der derzeitigen Diskussion zum Flughafen ausbau. Es gilt als besonders aggressiv und wird im Ticona-Werk verarbeitet. Aber wie groß ist das Risiko, das von einem Überflug des Chemiewerks Ticona ausgeht? Dieser Frage nachzugehen, war das Ziel einer Exkursion des RDF zum Chemiewerk Ticona.**



Ticona im Weg?

Zum einen konnten sich die Mitglieder des RDF ein Bild vom Chemiewerk machen und damit auch die Risikodiskussion besser bewerten. Zum anderen hatte die Firma Ticona (Celanese AG) die Möglichkeit, ihre Sicht der Dinge darzustellen.

Dr. Andreas Pohlmann, zuständiger Vorstand der Celanese AG, äußerte sich in den Gesprächen mit dem RDF besorgt. Man erhoffe sich nun vom Gutachten des TÜV Pfalz zur Qualitätssicherung sowie durch den Bericht der Störfallkommission eine klare Stellungnahme im Interesse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Ticona, der Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Passagiere.

Ralf Christner, Leiter Projektgruppe Flughafen ausbau Celanese AG, machte in der Diskussion deutlich, dass sie den Ausbau grundsätzlich befürworteten. Jedoch kritisierte man die von der Fraport AG favorisierte Nordwestvariante. Das Ziel der Flughafenplanung dürfe nicht die Sicherheit und die Zukunftsfähigkeit des Ticona-Standorts Kelsterbach einschränken.

Dass sich das RDF mit der Problematik des Überflugs des Ticona-Werks

auseinandersetzt, ist für Professor Wörner selbstverständlich. „Wir hatten das Thema Risikoanalyse und Risikomanagement lange vor den Anschlägen des 11. September auf der Tagesordnung“, so der Vorsitzende des RDF. Derzeit gibt es in diesem Zusammenhang zwei Gutachten, die das RDF in Auftrag gegeben hat. Zum einen das Gutachten „Externe Kosten“, das unter anderem das Thema Risiko behandelt. Zum anderen gibt es das Gutachten zum Thema Risikomanagement.

### Nachtluftpoststern

**Zwölf Millionen der jährlich 70 Millionen Briefe und Ansichtskarten werden nach Angaben der Post am so genannten „Nachtluftpoststern“ umgeschlagen. Passagiermaschinen transportieren die Fracht sternförmig nach Frankfurt. Sie sind randvoll mit Briefsendungen gefüllt. In Frankfurt werden die Sendungen in kürzester Zeit umgeladen und dann weiter zu ihrem Zielflughafen geflogen. Diese sternförmigen Relationen geben dem Nachtluftpoststern seinen Namen.**



Der Nachtluftpoststern in Aktion

Die Funktionsweise des Nachtluftpoststerns wurde den Mitgliedern des Regionalen Dialogforums auf einer Exkursion am 13. November 2003 erklärt. Zu diesem Besuch hatte die Deutsche Post AG eingeladen.

Die Zukunft des jetzigen Systems des Nachtluftpoststerns ist von der Ausgestaltung des Nachtflugverbots wesentlich betroffen. Die Empfehlung der

## Bürgerbüro

### Aktuelles & Ansprechpartner

#### Öffnungszeiten

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

#### Publikationen

- Gutachten „Ermittlung Externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt Main“
- Gutachten „Synopse »Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafens Frankfurt/Main«“

#### Ansprechpartnerinnen

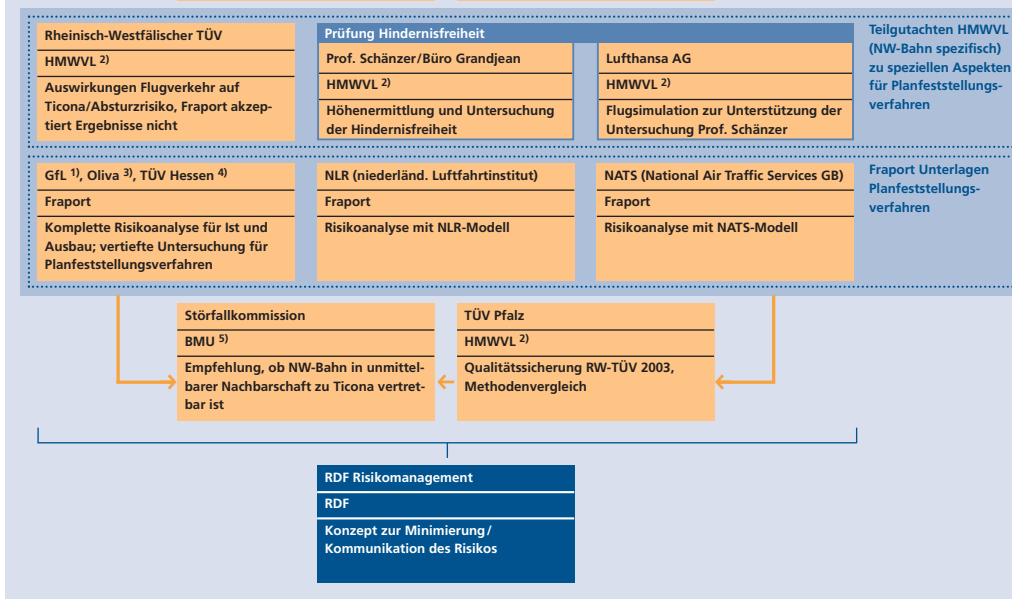
- Barbara Banse  
banse@dialogforum-flughafen.de
- Melanie Beiler  
beiler@dialogforum-flughafen.de

Bürgerbüro RDF  
Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim  
info@dialogforum-flughafen.de

Mediationsgruppe lautet hierzu: „Das Nachtflugverbot erfordert die Verlagerung der in diesen Nachtstunden (Ergänzung der Redaktion: 23–5 Uhr) stattfindenden Post-, Fracht- und Charterflüge. Dies kann durch Veränderungen der Flugpläne oder durch Verlagerung auf andere Flughäfen, zum Beispiel nach Hahn erfolgen.“

Um sich selbst einmal ein Bild von den Zusammenhängen zu machen und die hinter dem Nachtluftpoststern stehende Logistikkette kennen zu lernen, besuchte das RDF die relevanten Stationen des Nachtluftpoststerns. Nach dem Besuch des Briefzentrums in Frankfurt ging es zum Internationalen Briefzentrum (IPZ) am Frankfurter Flughafen. Zum Abschluss der Exkursion konnten die Mitglieder des RDF auf dem Vorfeld des Flughafens die Umverteilung der Pakete, Briefe und Postkarten auf die verschiedenen Flugzeuge beobachten.

GfL <sup>1)</sup>	Rheinisch-Westfälischer TÜV
Fraport 2001	Ticona 1991
Risikoanalyse Raumordnungsverfahren (Variantenvergleich)	Sicherheitsgutachten Erweiterung Ticona, keine RA



Dez. 2003 / Jan. 2004

Legende:

Bearbeiter
Auftraggeber
Wesentliche Aufgabe

- 1) Gesellschaft für Luftverkehrsforschung; Berechnung des Einzel-/ Gruppenrisikos, Risikoanalyse für Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren
- 2) Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Luftfahrt
- 3) Auswahl Berechnung des Absturzrisikos anhand vergleichbarer FLH Flughäfen
- 4) Berechnung der Sekundärschäden durch Störfallanlagen im Falle eines Flugzeugabsturzes
- 5) Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

## Risiko und Ausbau – Info contra Gerüchte

„Wie gefährlich wird es mit der neuen Start- und Landebahn?“ und „Da blicke ich nicht mehr durch, wer schreibt denn nun welches Risiko-Gutachten?“, lauten derzeit die häufigsten Fragen am Telefon des RDF-Bürgerbüros. Die Gegner des Ausbaus hoffen den Ausbau über das Thema Ticona stoppen zu können. Fraport hält an der Nordwestbahn fest, „das Absturzrisiko ist tolerierbar“. Die Diskussion ist bereits in vollem Gange, obwohl die wesentlichen Gutachten noch nicht veröffentlicht sind. Das Thema ist wichtig – wer den Überblick nicht verlieren möchte, sollte einige Fakten kennen.

### Was ist ein Risiko?

Statistisch gesehen, konnte man 1990 weltweit 70 Millionen mal unfallfrei mit einem Flugzeug landen. Doch das ist Statistik – denn wann und wo ein Unfall geschieht, ist nicht vorhersagbar. Die Wissenschaft kann aber das Risiko berechnen. Bevölkerung und die Politik können daraufhin darüber dis-

kutieren, ob das Risiko gesellschaftlich vertretbar ist, oder nicht. In der Wissenschaft versteht man unter einem Risiko eine Wahrscheinlichkeitsaussage verknüpft mit einem Schadensumfang. Beide Punkte werden derzeit auch im Hinblick auf den Ausbau diskutiert. Wie groß ist die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls und was wären die Folgen?

### Wie groß ist das Risiko jetzt und nach dem Ausbau?

Um diese Frage zu beantworten, sind mehrere Gutachten vergeben worden. Die Veröffentlichung von Teilergebnissen der Gutachten hat zu Verwirrungen geführt. Besonders intensiv wird das Risiko im Bereich Ticona diskutiert. Hier wurden in den Gutachten unterschiedliche Risiken errechnet – wie kann es dazu kommen? In Deutschland gibt es keine gesetzliche Vorgabe, wie das Risiko an einem Flughafen berechnet werden soll. Je nach verwendetem Modell und der verwendeten Eingangsgrößen kann es daher zu unterschiedlichen Werten kommen.

### Übersicht zu den Gutachten

Zum Raumordnungsverfahren wurde die Risikoanalyse durch Fraport beauftragt und von der Gesellschaft für Luft-

verkehrsforschung (GfL) erstellt. Dieses Gutachten ist bereits veröffentlicht. Im Planfeststellungsverfahren werden die Auswirkungen der neuen Start- und Landebahn vertiefter untersucht. Die Gutachten sind bisher nicht öffentlich. Die Grafik gibt einen Überblick zu den vergebenen Gutachten, ihren Auftraggebern und Fragestellungen.

### Wie viel Risiko ist erlaubt?

Es gibt keinen gesetzlich vorgegebenen Richtwert in Deutschland. In der Schweiz, Großbritannien und in den Niederlanden ist die Diskussion weiter. Das RDF-Gutachten „Risikomanagement“ arbeitet derzeit an einem internationalen Überblick.

### Was macht das RDF zum Thema Risiko?

Das RDF-Gutachten „Risikomanagement“ erarbeitet Lösungsvorschläge, wie das Risiko am Flughafen Frankfurt verringert werden kann. Um dieses ehrgeizige Ziel angehen zu können, ist es wichtig, eine gemeinsame Basis zu schaffen. Das RDF wird sich daher auch mit der Frage beschäftigen, wie die Gutachten zu interpretieren sind. Im Zentrum des Gutachtens steht ein Konzept zur Minimierung des Risikos.

### Impressum 12/2003

#### 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

Stephan Rammelt  
IFOK GmbH – Institut für Organisationskommunikation  
Berliner Ring 89  
64625 Bensheim  
Tel. (0 62 51) 84 16 36  
Fax (0 62 51) 84 16 16  
e-mail rammelt@ifok.de

#### Website

[www.dialogforum-flughafen.de](http://www.dialogforum-flughafen.de)

Unter Bibliothek/Materialien wird der „dialog brief“ online veröffentlicht.