



# dialog brief

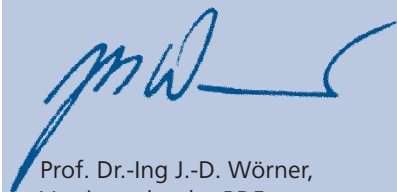
Oktober 2003

## Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

die Umsetzung des Mediationspaketes ist wieder einen Schritt weiter gegangen: Seit September ist es Fakt, dass das Nachtflugverbot im Planfeststellungsverfahren zum geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens enthalten ist. Damit ist die Fraport AG einem dringenden Anliegen der Bürger und Bürgerinnen der Region nachgekommen, was ich sehr begrüße.

Seitdem das Regionale Dialogforum (RDF) die Umsetzung des Mediationspaketes begleitet, haben wir insbesondere den Erhalt der Lebensqualität unserer attraktiven Region im Auge. Lärm aber mindert erheblich die Lebensqualität. Zunehmend wird Lärm sogar als Umweltproblem Nummer Eins erkannt. Durch einen Großflughafen und den geplanten Ausbau sind wir in einem besonderen Maß gefordert, mit den Vor- und Nachteilen einer solchen Standortdiskussion umzugehen. Vor diesem Hintergrund wird das RDF mit Ihnen gemeinsam weiterhin Wege suchen, um unsere Lebens- und Arbeitsumwelt möglichst attraktiv zu gestalten. So wollen wir mit einer Studie fundierte wissenschaftliche Erkenntnisse darüber gewinnen, welche Folgen die Belästigung durch Fluglärm hat. Wir forcieren den Bereich der Kontingentierungen von Lärm und Flugbewegungen. Als Hüter der Mediation setze ich auf Ihr Engagement und freue mich auf eine weiterhin gute und fruchtbare Zusammenarbeit.



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

## RDF wirkt: Nachtflugverbot beantragt und lärmindernder Sinkanflug vor Testphase

**Der kontinuierliche, aktive und dabei zielgerichtete Einsatz aller Beteiligten am regionalen Dialog zeigt Früchte: Auf der September Sitzung des RDF hat die Flughafenbetreiberin Fraport AG gezeigt, dass das Nachtflugverbot für den gesamten Flughafen als fester Bestandteil des Antrags auf Planfeststellung an den Ausbau gekoppelt ist. Zudem soll ein neues, lärminderndes Landeanflugverfahren für die Nacht getestet werden. Ziel ist, eine Lärmreduzierung vor der Einführung des Nachtflugverbots zu erreichen.**

Die Bemühungen um die Durchsetzung eines Nachtflugverbotes reichen zurück bis in die Anfänge des Regionalen Dialogforums. Erster Meilenstein war das RDF-Gutachten, welches die prinzipielle Machbarkeit des Nachtflugverbots nachwies und die zu lösenden Aufgaben auf dem Weg dorthin benannte.

Was von Kritikern oft angezweifelt wurde, hat die Fraport AG nun schwarz auf weiß vorgelegt: das Nachtflugverbot ist im Antrag auf Ausbau des Flughafens fest verankert und in allen Antragsunterlagen berücksichtigt.

Mit dem Nachtflugverbot wird es am Standort Frankfurt in der Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr keine planmäßigen Starts und Landungen geben.

Bis es soweit ist, soll ein neues lärminderndes Landeverfahren, das so genannte kontinuierliche Sinkanflugverfahren (CDA, siehe Lexikon Seite 4) in der Nacht für Entlastung sorgen. Dieses wird von der Deutschen Flugsicherung (DFS) am Standort Frankfurt einem Test unterzogen.

Idealerweise sinkt das Flugzeug dabei gleichmäßig ab einer Höhe von 3000 Metern herunter in Richtung Landebahn. Dabei wird der Landean-

flug weitestgehend im Leerlaufschub durchgeführt.

Bislang fliegen landende Flugzeuge streckenweise parallel zum Boden und müssen somit mehr Schub aufbringen, der wiederum mehr Lärm verursacht.

Nachteilig ist, dass die Sicherheitsabstände zwischen den einzelnen Landeanflügen größer sein müssen und so weniger Landeflüge stattfinden können.

## Das Dialoggerücht

**Falsche Zahl im Umlauf:  
Angebliche 693.000 Flugbewegungen für die Zeit nach dem Ausbau berechnet**

Dieses Gerücht kursierte im Sommer dieses Jahres in der lokalen Presse und löste damit Verunsicherung bei vielen Bürgerinnen und Bürgern der Region aus.

Ursache für das „Zahlenwirrwarr“ war ein Missverständnis über die Art der Berechnung der Jahresbewegungszahlen am Frankfurter Flughafen. Irrtümlicherweise wurde die Datenbasis von 346.656 Flugbewegungen für die sechs verkehrsreichsten Monate verdoppelt, um die Jahresbewegungszahlen zu erhalten. Dies führte zu dem Ergebnis von 693.312 Flugbewegungen. Da die Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten jedoch ca. 53 % der Flugbewegungen eines Jahres entsprechen, führte die Verdopplung zu einer falschen Zahl. Die Fraport geht nach wie vor von den beantragten, richtig berechneten 656.000 Flugbewegungen pro Jahr aus.

Zu den nächsten Herausforderungen der Arbeit des RDF zählen unter anderem die Kontingentierung von Lärm und Flugbewegungen, aber auch die zeitliche und örtliche Einschränkung der lärmstarken Triebwerksprobeläufe.

## Regionales Dialogforum Aktuelles & Ansprechpartner

### Regionales Dialogforum

- Präsentation Gutachten „Externe Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt“ und Synopse „Volkswirtschaftlicher Nutzen des Flughafen Frankfurt“

### Projektteams

- **Anti-Lärm-Pakt:**  
RDF-Fluglärmmonitoring und Einführung Continuous Descent Approach (CDA)
- **Langfristperspektiven/No-Regret:**  
siehe Forum
- **Ökologie+ Gesundheit:**  
Literaturrecherche Längsschnittstudie
- **Optimierung:**  
Vergabe des Gutachtens Risikomanagement am Flughafen Frankfurt
- **Nachtflugverbot:**  
Triebwerksprobeläufe am Flughafen Frankfurt

### Ansprechpartner

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

## Aktuelle Termine

- **Oktober**  
*Themendialog: Aktiver Schallschutz / CDA in Hanau*
- **November**  
*3 Jahre Bürgerbüro Rüsselsheim im Bürgerbüro*  
– Die genauen Termine werden rechtzeitig veröffentlicht –
- **27. November**  
*Dialogstunde: Gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm*  
*Bürgerbüro Rüsselsheim*



## Das RDF besucht die Käthe-Kollwitz-Grundschule in Darmstadt

**Welche Bedeutung hat der Frankfurter Flughafen für die Rhein-Main-Region? Mit dieser Frage beschäftigte sich die Klasse 4b der Käthe-Kollwitz-Grundschule in Darmstadt. Die Sachkundelehrerin Frau Schmidt-Gutmann, die das Thema Frankfurter Flughafen im Unterricht behandelte, hatte deshalb im Bürgerbüro des RDF nach Informationsmaterialien zum Thema Lärm und Ausbau des Frankfurter Flughafens gefragt. Daraufhin entschied sich Barbara Banse, eine Mitarbeiterin des Bürgerbüros, persönlich die Klasse für zwei Schulstunden zu besuchen, um mit den Kindern über den Flughafen Frankfurt zu sprechen.**

Mit einem Schallpegelmessgerät und Informationen rund um das Regionale Dialogforum, das Mediationsverfahren und das Thema Lärm im Gepäck trat sie vor die Schülerinnen und Schüler. Gemeinsam mit Frau Banse konnte die Klasse viele der vorher offenen Fragen beantworten: Was ist überhaupt Lärm und wie kann man ihn messen? Wie laut ist ein Flugzeug und im Vergleich dazu der Lärm der Gespräche auf dem Schulhof? Was ist eine Mediation und wie kann sie helfen, die Konflikte rund um den Flughafen zu schlichten?

Viele Schülerinnen und Schüler hatten sogar schon von dem Begriff Mediation gehört. Im Unterricht erörterten sie gemeinsam mit Barbara Banse, inwiefern die Mediation zwischen den Konfliktparteien vermitteln kann. Ziel der Unterrichtseinheit war es, dass die Schülerinnen und Schüler die Standpunkte der Beteiligten am Mediationsverfahren kennenlernen und auch nachvollziehen können. Dabei erarbeitete die Klasse mit großem Engagement die Argumente und Sichtweisen, die sie aus Zeitungen und Internet recherchierten.

Die Ergebnisse der Recherche wurden

in einer kleinen Ausstellung auch anderen Mitschülerinnen und Mitschülern sowie Besucherinnen und Besuchern der Käthe-Kollwitz-Grundschule präsentiert. Themen waren dabei zum Beispiel Nachflugverbot, Arbeitsplätze und Lärm.



Um die Problematik des Lärms den Schülerinnen und Schülern zu verdeutlichen, wurden während des Unterrichtsbesuchs verschiedene Geräusche gemessen. Der Lärmpegel, den die Schüler durch Klatschen verursachten, lag beispielsweise bei ca. 70 dB(A). Der Lärmpegel eines vorbeifahrenden Autos lag bei ca. 55 dB(A). Bei der Messung konnten die Kinder viel lernen. So wurde die Vermutung der Kinder widerlegt, dass der Lärmpegel sich bei zwei vorbeifahrenden Autos verdoppeln müsse. In Wirklichkeit steigt der Wert aber um ca. 3 dB(A) – einer empfundenen Verdopplung des Lärms entsprechen 10 dB(A).

Dieses Beispiel verdeutlicht im Kleinen die Komplexität der im Umfeld des Flughafens geführten Diskussion um Lärmmessung und empfundene Lärmbelastung.

„Der Unterricht war richtig spannend und hat uns sehr viel Spaß gemacht“ bestätigte Felix, ein Schüler aus der Klasse 4b. Auch Barbara Banse zog ein positives Resümee ihres Besuches in der Schule und freute sich über das begeisterte Feedback ihrer jungen Zuhörerinnen und Zuhörer.



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

## Chronik des Dialogforums

**August 2002:** „Nicht einfach, aber prinzipiell machbar!“ Auf diese Formel bringt Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des Regionalen Dialogforums, das Ergebnis eines juristischen Gutachtens zu den Umsetzungsmöglichkeiten eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt. Das Gutachten zeigt auf knapp 400 Seiten wie die Einführung des Nachtflugverbots rechtlich möglich ist und welche Hürden auf diesem Weg zu nehmen sein werden.

**Dezember 2002:** Bei der Informations- und Dialogveranstaltung „Nächtlicher Fluglärm und Nachtflugverbot – aktueller Stand und Perspektiven“ führte das Regionale Dialogforum die Diskussion mit Betroffenen der Region Darmstadt. Experten stellten sich den Fragen der Bürgerinnen und Bürger der Gemeinden Wixhausen, Gräfenhausen, Arheiligen und Kranichstein. Nicht immer eine leichte Aufgabe, denn die Gemeinden sind von den Ausbauplänen des Frankfurter Flughafens besonders betroffen, da sie im Korridor einer der am stärksten gebündelten Hauptabflugschneisen des Flughafens liegen. Hier wird die Bedeutung eines einzuführenden Nachtflugverbots und anderer Schutzmaßnahmen besonders klar.

**Januar 2003:** Was bedeutet eigentlich Lebensqualität? Was macht sie aus und wie wird sie durch den Flughafen negativ oder positiv beeinflusst? Beim Themendialog „Lebensqualität und Frankfurter Flughafen zwischen Wirtschaft, Mobilität, Wohnen, Erholung und Gesellschaft“ in Mainz suchten Bürgerinnen und Bürger gemeinsam mit Experten nach Antworten. Mit der Veranstaltung gelang es, ein Meinungsbild von den Mainzerinnen und Mainzern zu erhalten, was sie unter Lebensqualität verstehen und welche Rolle der Flughafen Frankfurt dabei einnimmt. Dieses Meinungsbild wurde dem RDF vorgestellt und gibt die-

sem weitere Impulse für seinen Arbeitsschwerpunkt „Belästigung durch Fluglärm“.

**März 2003:** Das RDF richtet seinen Blick weit in die Zukunft und startete im Frühjahr des Jahres einen Szenarioprozess, der sich mit den zukünftigen Entwicklungen des Flughafens in der Region auseinandersetzt. In Kleingruppen versetzten sich die Mitglieder des RDF in das Jahr 2030. Wie wird die Region rund um den Frankfurter Flughafen in der Zukunft aussehen? Wie wird sich die Anzahl der Flugbewegungen entwickeln? Wie wird die Ausbausituation des Frankfurter Flughafens sein? Erste Aussagen konnten zu diesen Fragen formuliert werden, die im weiteren Szenarioprozess zu konkretisieren sind, um sich dann den Konsequenzen für die zukünftige Entwicklung des Flughafens widmen zu können.

**Mai 2003:** Von zentraler Bedeutung für die Realisierung eines Nachtflugverbotes ist es, dass die in der Zeit zwischen 23 und 5 Uhr stattfindenden Flugbewegungen auf andere Flughäfen verlegt werden können. Das RDF lässt durch ein Gutachten ein Umsetzungskonzept für eine solche Verlagerung erarbeiten.

Das RDF beschloss weitere Maßnahmen, die die erforderliche Unterstützung bei der Bundesregierung und der Europäischen Kommission / dem Europäischen Parlament für das Nachtflugverbot sicher stellen soll. Dazu reist im zweiten Halbjahr 2003 eine Delegation des RDF nach Brüssel und nach Berlin.

**Juni 2003:** Wie laut ist es bei mir zu Hause heute und nach einem möglichen Ausbau? Diese Frage beantwortet das RDF allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern unter [www.dialogforum-flughafen.de](http://www.dialogforum-flughafen.de). Mit Hilfe eines Programms zur Darstellung von Lärmbelastungen (Lärmvisu-

## Bürgerbüro

### Aktuelles & Ansprechpartner

#### Öffnungszeiten

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

#### Service

- Lärmvisualisierungsprogramm auch im Internet
- Verleih von Schallpegelmessgeräten
- Informationen zu den geplanten Ausbauplanen
- Bibliothek
- Dialogstunden mit den Mitgliedern des Dialogforums und der Projektteams

#### Publikationen

- RDF-Gutachten „Fluglärmmonitoring am Frankfurter Flughafen“

Diese und weitere Publikationen stehen Ihnen in der Bibliothek des Bürgerbüros zur Verfügung. Ansichtsexemplare der Gutachten liegen aus. Zusätzlich können die Gutachten auf den Internetseiten des RDF heruntergeladen werden.

#### Ansprechpartnerinnen

- Barbara Banse  
banse@dialogforum-flughafen.de  
und
  - Melanie Beiler  
beiler@dialogforum-flughafen.de
- Bürgerbüro RDF  
Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim  
info@dialogforum-flughafen.de

## Chronik des Dialogforums

→ alisierung) kann hier jede Besucherin und jeder Besucher nachvollziehen, wie hoch die Lärmbelastung durch den Frankfurter Flughafen in seinem Wohnumfeld ist und nach einem Ausbau sein wird. Auf diese Weise trägt das RDF dazu bei, die Belastungen in transparenter und verständlicher Form der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

**Juni 2003:** Wie lassen sich Informationen und Daten über den Fluglärm der Region transparent, verlässlich und umfassend darstellen? Das in diesem Monat fertig gestellte Gutachten zum RDF-Fluglärmmonitoring zeigt Wege auf, wie über das bestehende Lärmvisualisierungsprogramm hinaus ein verständliches und glaubwürdiges Informationssystem für den Frankfurter Flughafen aussehen könnte. Wie

laut sind die einzelnen Flugzeuge? Wie kann man Flugbewegungen nachvollziehen? Wie entwickelt sich der Fluglärm und was bewirkt der Anti-Lärm-Pakt? Solche Fragen könnten durch ein Fluglärmmonitoring beantwortet werden.

**Juli 2003:** Vertreter des hessischen Städtetags und des Städte- und Gemeindebundes befürchten, dass sich ihre Beteiligung am regionalen Dialog negativ auf ihre Position in den gerichtlichen Verfahren gegen den geplanten Ausbau auswirken könnte. Der Vorsitzende des RDF, Professor Johann Dietrich Wörner, erörterte in vielen Gesprächen mit diesen Vertretern, wie sie beide Rollen parallel weiterhin verantwortlich wahrnehmen können. Das von Wörner in Auftrag gegebene juristische Gutachten des Bundesverwaltungsrichters a.D. Prof. Dr. Jörg Berkemann bestätigt, dass die Teilnehmer des Regionalen Dialog-

forums ihre juristische Position durch die Teilnahme am Dialog nicht schwächen, sondern – im Gegenteil – durch ihre Beteiligung den Anwohnern in der Region zusätzliche Mitspracherechte und Gestaltungsmöglichkeiten verschaffen. Berkemann empfahl aber auch, zusätzlich vertrauensbildende Maßnahmen für den Dialog zu ergreifen.

**Juli 2003:** Oftmals ist es nicht nur der Fluglärm, der die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger der Region beeinträchtigt. Deshalb mehrten sich die Forderungen, das RDF solle sich nicht nur mit dem Fluglärm befassen, sondern eine Gesamtbetrachtung aller Lärmquellen durchführen. Diese Forderung greift das RDF im Juli 2003 auf und gibt ein Gutachten in Auftrag, wie eine Lärmreduzierungsplanung für die gesamte Region aussehen könnte, die alle Lärmquellen der Rhein-Main-Region mit einschließt.

## Lexikon

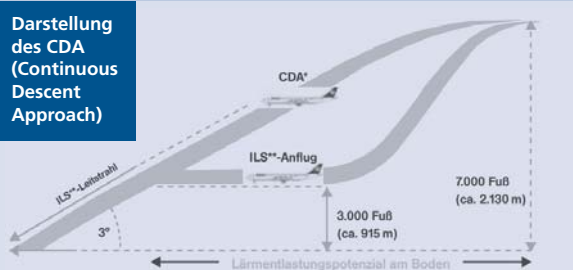
### CDA

Es gibt eine Abkürzung, die in den Diskussionen rund um das Thema aktiver Schallschutz immer wieder auftaucht: CDA. Diese Abkürzung steht für „Continuous Descent Approach“, was ins Deutsche übersetzt „kontinuierliches Sinkanflugverfahren“ bedeutet. Bei diesem Anflugverfahren werden die Triebwerke der Flugzeuge schon in relativ großer Höhe (idealerweise 10.000 Fuß = 3000 Meter; in der Abbildung beispielhaft 7.000 Fuß) in den Leerlauf geschaltet. Das Flugzeug sinkt dann gleichmäßig herunter in Richtung Landebahn. Durch das kontinuierliche Sinkanflugverfahren können deutlich wahrnehmbare Lärmreduzierungen zwischen 19 und 46 Kilometer vor dem Aufsetzen erzielt werden. Im Endanflug ist der CDA

identisch mit dem bisherigen Verfahren und bringt dort keine Lärmreduzierung. Es kann jedoch nur zu den verkehrsarmen Tagesrandzeiten oder in der Nacht eingesetzt werden:

Da jedes Flugzeug aufgrund seines Gewichts und seiner aerodynamischen Flugeigenschaften ein anderes Sinkverhalten hat und bei diesem Verfahren nicht wie normal einer genau definierten Anflugprozedur folgt, sind größere Sicherheitsabstände zwischen den Flugzeugen nötig. Dies mindert die Kapazität des Flughafenbetriebs. Inwieweit neue Techniken oder die geplante neue Landebahn die Anwendung des Verfahrens auch in verkehrsreichen Zeiten erlaubt, wird zur Zeit im RDF diskutiert.

Darstellung des CDA (Continuous Descent Approach)



\* Continuous Descent Approach  
\*\* Instrumenten-Landesystem

Quelle: Boeing 2000

### Impressum 10/2003

#### 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 18  
e-mail rammelt@ifok.de

#### Website

[www.dialogforum-flughafen.de](http://www.dialogforum-flughafen.de)  
Unter Bibliothek/Materialien  
wird der „dialog brief“ online  
veröffentlicht.