



dialog brief

Dezember 2006



Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

wir stehen vor einem entscheidenden Jahr 2007. Entscheidend, weil das Planfeststellungsverfahren voraussichtlich am Ende des Jahres endet. Dann steht der Beschluss fest, ob und zu welchen Bedingungen der Flughafen ausgebaut wird. Ich werde auch im nächsten Jahr dafür kämpfen, dass das Paket aus der Mediation umgesetzt wird.

Vielleicht haben Sie in der Zeitung gelesen, dass ich mein Amt als Präsident der TU Darmstadt aufgabe und in die Führung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt wechselte. Trotzdem will ich mich weiter für die Region einsetzen und habe dem Ministerpräsidenten mitgeteilt, dass ich den Vorsitz des RDF gerne weiterhin wahrnehmen würde. Diese Aufgabe ist mir sehr wichtig und ich sehe auch meine Neutralität durch den Amtswechsel nicht in Frage gestellt.

Viel wichtiger ist jedoch, ob die Mitglieder des RDF mich weiterhin als Vorsitzenden wünschen. Daher habe ich sie frühzeitig informiert und sie um ihre Meinung gebeten. Seitdem habe ich viele positive Rückmeldungen erhalten. Ich bin für das Vertrauen in mich als Vorsitzenden des Forums sehr dankbar. Ich begreife dieses Vertrauen als Auftrag, weiter als neutraler, überparteilicher Vermittler für einen fairen Kompromiss im Sinne der Mediation zu arbeiten.

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

Bürger formulieren ihre Forderungen

Veranstaltung des RDF zur Belästigungsstudie

„Entscheidend ist der Aktive Schallschutz. Passiver Schallschutz ist notwendig, reicht aber nicht aus. Stimmen Sie diesem Ergebnis der Studie zu?“ Der Moderator blickt fragend in die Runde. „Dieser Aussage stimme ich voll zu. Man muss den Lärm direkt an der Quelle bekämpfen“, so ein Bürger. „Ja, das stimmt. Auf unserem Balkon ist es einfach zu laut. Da helfen uns die Schallschutzfenster wenig. Da müsste sich schon was am Flugverkehr ändern, damit ich meine Zeit im Freien wieder genießen kann“, erwidert eine Bürgerin.

Am 14. November 2006 hat das Regionale Dialogforum Bürgerinnen und Bürger der Region in das Gemeindehaus nach Büttelborn-Worfelden eingeladen, um die Ergebnisse seiner Belästigungsstudie zu diskutieren.

Verantwortliche nehmen Stellung

Der Gutachter Dirk Schreckenberg stand den rund 100 Bürgerinnen und Bürgern Rede und Antwort. Außerdem formulierten die Bürger in moderierten Kleingruppen Forderungen an die Politik und das RDF. Nach der Ansicht der Bürger ist zum Beispiel ein Nachtflugverbot von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr zwingend notwendig. Außerdem forderten die Bürger, dass laute Flugzeuge höhere Abgaben zahlen müssen, der Erlös sollte dann der Bevölkerung zugute kommen. Darüber hinaus möchten die Bürger in Zukunft stärker über die Belastung durch Feinstäube informiert werden. Im Plenum nahmen Matthias Brendle, Fraport AG, Johannes Wolf, Vertreter der Stadt Raunheim, sowie Professor Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des RDF, Stellung.

Randstunden besonders wichtig

Die zentralen Ergebnisse der Studie



Ein Bürger diskutiert mit Dirk Schreckenberg, dem Gutachter der Studie

fasste der Gutachter Dirk Schreckenberg zusammen: „Die empfundene Belästigung durch Fluglärm ist hoch und liegt deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Besonders müssen die Menschen in den Randstunden des Tages geschützt werden: die Morgenstunden bis 9.00 Uhr sowie abends von 22.00 bis 23.00 Uhr.“

Passiver Schallschutz reicht nicht

Passive Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster seien außerdem notwendig. Sie reichten aber nicht aus, um vor Belästigung zu schützen. Der Anteil der Pausen wird der Studie zufolge als wichtiger empfunden als die Lautstärke der Überflüge.

Gutachten schaffen Vertrauen

Auf die Ergebnisse der RDF-Gutachten können die Bürger laut Professor Wörner aus mehreren Gründen vertrauen. Sie seien immer von allen RDF Mitgliedern gemeinsam in Auftrag gegeben worden. „Außerdem gibt es bei allen unseren Gutachten eine intensive wissenschaftliche Qualitätssicherung, denn ein zweiter Gutachter prüft die Ergebnisse“, so Wörner weiter.

Alle Forderungen der Bürger im Überblick

Belästigung Tages- und Nachtzeiten

1. Nachtflugverbot von 22.00 bis 6.00 Uhr
2. Keine Zunahme von Flugbewegungen
3. Verlagerung von Fracht und innerdeutschen Flügen auf die Schiene

Aktiver oder Passiver Schallschutz

1. Aktiver Schallschutz durch Technik;
Fraport: laute Flugzeuge teurer;
Politik: gesetzliche Auflagen;
Verlärmen muss teurer werden;
dies muss der Bevölkerung zugute kommen
2. Aktiver Schallschutz durch Start-/Landeverfahren und Flugrouten
3. Externe Kontrolle der Flugrouten und Flugverfahren und der Einhaltung des Schallschutzes

Dialog und Information

1. Der Ausbau wird gestoppt, deshalb kann auch der Dialog und die Information gestoppt werden
2. Stärkung des Dialogs und der Aufklärung über Lärmwirkungen
3. Ermittlung und Aufklärung über Fein- und Feinststäube sowie sonstige Emissionen
3. Mitteilung von Annahmen bei Prognosedaten des RDF für den Ausbaufall
3. Ausweitung der Nachtschutzgebiete für passive Schallschutzmaßnahmen (Anm. der Redaktion: thematisch zu 2)

Das Wichtigste aus dem Jahr 2006: Stimmen und Fakten



„Dialog setzt Bereitschaft zum offenen Informationsaustausch in gegenseitiger Akzeptanz voraus, verbunden mit dem Ziel, möglichst einen gemeinsamen Standpunkt zu entwickeln. Zumindest das Erstere ist dem RDF im vergangenen Jahr hervorragend gelungen. Dies gibt Hoffnung, dass auch das Ziel erreicht werden kann.“

Prof. Manfred Schölch, Fraport AG



„Neben allen Arbeitspapieren und Gutachten bleibt die permanente Begegnung und Kommunikation der Flughafenausbefürworter und -gegner eine zentral wichtige Aufgabe des RDF. Für 2007 erwarte ich, dass sich das RDF mit Langfristspektiven und der Frage der Kooperation unter den Flughäfen beschäftigt.“

Jörn Dulige, Kirchenrat Evangelische Kirchen in Hessen

- **Belästigung wissenschaftlich ermitteln:** Die Belästigung durch Fluglärm rund um den Frankfurter Flughafen wird in einer Studie mit über 2300 Probanden ermittelt. Weltweit eine der größten Studien zu diesem Thema.
- **Der Vorsitzende bezieht Position:** Mit seinen Stellungnahmen zum Planfeststellungsverfahren, dem Landesentwicklungsplan und dem Fluglärngesetz gibt Professor Wörner dem Dialog eine Stimme.
- **Der Blick Richtung Zukunft:** Mit neuen Veranstaltungsformaten wie der Zukunftswerkstatt richtet das RDF mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft den Blick nach vorn.
- **Neues Bürgerbüro öffnet seine Türen:** Nach fünf Jahren erfolgreicher Bürgerarbeit in Rüsselsheim eröffnet das neue Bürgerbüro in Frankfurt-Sachsenhausen.
- **Was das eigene Haus wert ist:** Das Gutachten zu der Frage, wie sich der Ausbau auf die Entwicklung der Immobilienpreise in der Region auswirkt, wird gestartet.
- **Mehr Online-Dialog:** Online-Forum auf Basis der Weblog-Technik startet und ermöglicht mehr direkte Interaktion zwischen RDF und Bürgern.

„Wir haben ein Umsetzungsproblem“

Interview mit Professor Johann-Dietrich Wörner zum Aktiven Schallschutz

Rund 100 Bürger haben auf der Veranstaltung im November Forderungen aufgestellt, auch zum Aktiven Schallschutz. Ihr Wunsch: Macht was technisch möglich ist, damit es leiser wird und macht es teurer laut zu sein. Wie stehen Sie dazu?

Wörner: Die Forderung spricht an, was wir im RDF zur Zeit diskutieren. Beim Aktiven Schallschutz durch Technik zum Beispiel sind die Airlines gefragt. Sie müssen ihre Flotte modernisieren und leiser machen. Und die besonders lauten Brummer haben schon vor Einführung des Nachtflugverbots am Nachthimmel nichts zu suchen. Auch die Forderung, Lärm zu verteuern, ist ein wichtiger Punkt. Ich denke hier an ein Zertifikatsmodell. Damit bekommen die Airlines nur eine bestimmte Menge an Lärm pro Bewegung zugeteilt. Wenn sie darüber hinaus Lärm machen, müssen sie Zertifikate kaufen – und das wird teuer. Sie können also Geld sparen, wenn sie sich um eine leisere Flotte bemühen. Da liegt ein großes Potenzial.

Wo sehen Sie noch Potenzial für Aktiven Schallschutz?

Wörner: Bei An- und Abflugverfahren. Es gibt viele einzelne Maßnahmen: die



versetzte Landeschwelle oder den Curved Approach zum Beispiel. Hier gibt es auch schon Erfolge, beispielsweise durch die Landeklappenstellung. Sie vermindert Lärm besonders in Gebieten nah am Flughafen. Die Maßnahme kommt von Ewald Anton, Mitglied einer Bürgerinitiative, und ist jetzt für alle Lufthansa-Piloten weltweit verbindlich. Aber erst der Mix von Maßnahmen reduziert den Lärm deutlich – ein Grund, warum das in der Umsetzung so lange dauert. Um die Maßnahmen richtig zu kombinieren und die Verfahren weiterzuentwickeln,

müssen die entscheidenden Akteure zusammenarbeiten. Das Ziel ist weniger Lärm. Dafür muss man auch Abschied nehmen von bisher üblichen Verfahren.

Die entscheidenden Akteure sitzen ja im RDF.

Wörner: Ja, das sind Fraport, die Airlines, die Deutsche Flugsicherung, und natürlich die betroffenen Kommunen. Mit unserer Belästigungsstudie haben wir die Basis für die Diskussion gelegt. Die Zeit ist reif, den Anti-Lärm-Pakt der Mediation zu konkretisieren. Das ist mein Ziel und darüber diskutieren wir zur Zeit sehr intensiv.

Wird es da eine Einigung geben?

Wörner: Ich hoffe es sehr. Die Akteure sind jetzt gefordert. Wir wissen, was den Lärm mindert. Wir haben kein Erkenntnisproblem, wir haben ein Umsetzungsproblem.

Sie sind also optimistisch, dass es leiser wird?

Wörner: Es wird punktuell und im Vergleich zum prognostizierten Lärm nach dem Ausbau leiser. Man muss aber ehrlich sagen, dass mehr Flugbewegungen auch mehr Lärm bringen.

Was geht beim Aktiven Schallschutz?

Einige Möglichkeiten des Aktiven Schallschutzes wollen wir Ihnen hier vorstellen:

Versetzte Landeschwelle

Die Landeschwelle der Flugzeuge wird um 1500 Meter versetzt. Dadurch wird der Lärm im Nahbereich des Flughafens gemindert.

Curved Approach

Mit dem so genannten Curved Approach, dem Einfädeln aus der

Kurve in den Landeanflug, können Wohngebiete umflogen werden.

Rotation des Pistensystems

In verkehrsschwachen Zeiten sollen Flüge auf die Start- und Landebahnen verteilt werden. So erreicht man für die zeitweise nicht überflogenen Bereiche Lärmpausen.

Nachtrandstunden

Ein besonderer Schutz der Morgenstunden bis 9.00 Uhr und abends von 22.00 bis 23.00 Uhr legt auch die Belästigungsstudie nah.

Steilstartverfahren

Die größere Flughöhe wird schneller erreicht, so dass eine Lärminderung erzielt werden kann. In ca. 15 km

Distanz zur Bahn wird der Dauerschallpegel geringer.

Kontinuierlicher Sinkflug am Tag

Die Piloten landen in einer kontinuierlich sinkenden Flughöhe. Die Lärmbelastung nimmt insgesamt ab.

Leisere Flugzeuge

Mittel- und langfristig bieten technische Veränderungen an den Maschinen ein großes Potenzial zur Lärminderung.

Landungen Startbahn West

Durch die Öffnung der Startbahn-West sollen Landungen von Maschinen aus Richtung Süden erfolgen, die bisher die Siedlungsgebiete überfliegen.

Wirbelschleppen beschädigen Dächer

Bürger der Flughafenregion wenden sich an das RDF

„Ich wohne in Raunheim und somit in der Einflugschneise des Flughafens. Bei uns kommt es häufig vor, dass Dächer beschädigt sind, nachdem ein Flugzeug über sie geflogen ist. Was steckt dahinter?“ Diese Frage stellte ein Bürger in der letzten Dialogstunde im RDF-Bürgerbüro in Sachsenhausen.

Beschädigte Dächer – was steckt dahinter?

Wirbelschleppen können ein Grund dafür sein, dass Dachziegel aus ihrer Verankerung gerissen werden. Wirbelschleppen sind rotierende Luftwirbel, die sich an den Tragflächenenden von Flugzeugen bilden. Sie entstehen, weil auf der Flügeloberseite ein stärkerer Luftdruck herrscht als auf der Flügelunterseite. An der Außenkante der Flügel wird die Luft deshalb von unten nach oben gesaugt – es entsteht eine Wirbelschleppe. Beim Starten und Landen haben Flugzeuge am meisten Auftrieb, deshalb ist die Wahrscheinlichkeit für Wirbelschleppen besonders hoch. Die Stärke von Wirbelschleppen hängt unter anderem von der Flugzeuggeschwindigkeit, dem Tragflächenprofil, dem Flugzeuggewicht und den Wetterbedingungen ab.

Wie kann ich mein Dach vor Wirbelschleppen schützen?

Die Klammerung von Dachziegeln ist eine effektive Möglichkeit, Dächer vor Schäden zu schützen. Hier wird jeder einzelne Ziegel mit einer Drahtklammer an den Dachlatten befestigt. In anderen Flughafenregionen in Deutschland ist die Klammerung von Dachziegeln bereits durchgeführt worden. Im Jahr 2004 hat der Flughafen Dortmund zum Beispiel die



Dachziegel von über 80 Häusern in Unna-Massen klammern lassen, die über 10 Meter hoch sind.

Und was nun?

Im letzten Jahr haben immer mehr Anfragen zu Dachabdeckungen durch Flugzeuge das Bürgerbüro erreicht. Das RDF hat erkannt, dass das Thema

Wirbelschleppen wichtig für die Bürger ist. Es hat deshalb ihre Anregungen aufgegriffen und zu diesem Thema eine Anfrage an die Fraport gerichtet. Das RDF wird sich weiter mit diesem Thema beschäftigen und die Bürger der Region über alle Neuigkeiten informieren.

Online Forum zum Thema Wirbelschleppen

- Wurden auch in Ihrer Gemeinde Dächer durch Wirbelschleppen beschädigt?
- Was sollte Ihrer Meinung nach gegen Wirbelschleppen getan werden?

Sagen Sie Ihre Meinung unter www.dialogforum-flughafen.de

Impressum 12 2006

Herausgeber

Geschäftsstelle des
Regionalen Dialogforums

Bürgerbüro
Diesterwegstraße 10
60594 Frankfurt
Tel.: (0 69) 60 50 44 64
Fax: (0 69) 60 50 48 74

www.dialogforum-flughafen.de

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

Redaktion

Stephan Rammelt
IFOK GmbH –
Institut für Organisations-
kommunikation

Berliner Ring 89
64625 Bensheim
Tel.: (0 62 51) 84 16 36
Fax: (0 62 51) 84 16 16
e-mail: stephan.rammelt@ifok.de