



dialog brief

April 2008

Editorial



Liebe Leserinnen und Leser,

die Behörde hat entschieden, der Flughafen wird ausgebaut. Die Reaktionen darauf sind so unterschiedlich, wie die Diskussion der letzten Jahre. Wut und Ärger über die kommende Lärmbelastung auf der einen Seite, Freude über die neu entstehenden Arbeitsplätze auf der anderen Seite. Und dazwischen Menschen, die ein gemischtes Fazit ziehen. Zu diesen gehöre auch ich.

Ich habe mich in den Gesprächen zum Anti-Lärm-Pakt (ALP) dafür eingesetzt, die Mediation Wirklichkeit werden zu lassen. Wir haben trotz der vielen Kritik mit dem ALP einen Plan vorgelegt, wie wir den Lärm reduzieren können. Dabei haben wir Regelungen definiert, die Teil des Planfeststellungsbeschlusses hätten werden müssen. Einige sind enthalten, andere jedoch nicht. Deshalb fällt mein Fazit zur Entscheidung des Wirtschaftsministers auch gemischt aus.

Die Entscheidung der Behörde, Ausnahmen zum Nachtflugverbot zuzulassen, hat die Balance in Richtung der Wirtschaftsinteressen verschoben. Nun ist es an der Luftfahrtseite, ihrer Selbstverpflichtung Taten folgen zu lassen und mit Hochdruck am Aktiven Schallschutz zu arbeiten. Klagen für mehr Nachtflüge sind der falsche Weg und ein verheerendes Signal an die Region. Denn die Mediation wird am Ende daran gemessen, was an Lärmschutz bei den Bürgern ankommt!

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

Sieben Punkte zur Umsetzung der Mediation

Ein persönliches Resümee des RDF-Vorsitzenden

Seit Dezember gibt es eine neue Sachlage zum Ausbau des Flughafens und seiner Auswirkungen:

- **den Planfeststellungsbeschluss vom 18. Dezember,**
- **den Beschluss des Hessischen Landtages zum Anti-Lärm-Pakt vom 12. Dezember,**
- **die Selbstverpflichtungserklärungen der Landesregierung und der Luftfahrtseite, ebenfalls vom 12. Dezember.**

Die Diskussion und der Beschluss des Hessischen Landtags bestätigen den Anti-Lärm-Pakt als zentrale Grundlage des Lärmschutzes am Flughafen Frankfurt. Gleichzeitig bekennen sich Luftverkehrswirtschaft und Landesregierung durch ihre gemeinsame Erklärung zu ihrer Verantwortung für den Anti-Lärm-Pakt.

Doch wie können nun die anderen Punkte der Mediation umgesetzt, die damit untrennbar verknüpft sind? Ich werbe für ein Sieben-Punkte-Programm mit dem Ziel, den Lärmschutz, den Interessensausgleich und die Einrichtung des unabhängigen Umwelthauses umzusetzen und Institutionen und Verfahren zu schaffen, die nach dem Ende des RDF in diesem Sinne fortwirken.

1. Aktiven Schallschutz jetzt umsetzen

Es wird eine Expertengruppe eingesetzt, um die Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes zu konkretisieren und noch im Jahr 2008 gemeinsam einen Aktionsplan zum Aktiven Schallschutz zu erarbeiten. Dieser wird dann in der Nachfolgeorganisation des RDF erörtert und zur Umsetzung empfohlen. In der Gruppe werden Experten der Luftverkehrswirtschaft, des Landes und der Wissenschaft sowie der Lärmbetroffenen vertreten sein. Ein Vorschlag zur Besetzung der Grup-

pe entsteht in Abstimmung zwischen Staatskanzlei und Fluglärmmmission. Die Arbeit soll in den nächsten Wochen aufgenommen werden.

Unabhängig von einer solchen Reduktion muss der Fluglärm in der Nacht weiter reduziert werden. Der Schutz vor nächtlichem Fluglärm muss ein zentraler Baustein des Plans zur Lärmreduktion sein, aber auch – um die Balance der Mediation zu wahren – die Senkung der Belastung am Tag im Gegenzug zu den zugelassenen Nachtflügen. Auch deshalb ist die rasche Erarbeitung und Umsetzung des ersten Aktionsplans zur Reduktion des Fluglärms unabdingbar. Eine weitere Anhebung über die schon gewährten 17 Flüge hinaus, wie teilweise vor Gericht von Airlines beantragt, ist mit dem Mediationsergebnis unvereinbar.

2. Nachtflugverbot mit mehr Lärmschutz flankieren

Die Mediation hat sich im Jahr 2000 eindeutig und einhellig für ein Verbot von Flügen zwischen 23 und 5 Uhr ausgesprochen. Jede Reduktion der nach Planfeststellungsbeschluss nun zulässigen 17 Flüge im Jahresdurchschnitt durch Gerichte oder auf andere Weise wäre daher ein Gewinn für die Lärmbetroffenen und im Sinne der Mediation zu begrüßen.

3. Kommunikation und Facharbeit bündeln – ein unabhängiges Umwelthaus

Das Umwelthaus hat drei Funktionen: Erstens erledigen die Mitarbeiter des Hauses die notwendigen Fach- und Managementarbeiten, z.B. für die Expertengruppe zum Aktiven Schallschutz. Zweitens ist hier das Monitoring der Auswirkungen der Flughafenentwicklung hinsichtlich Fluglärm, Umwelt, Belästigung und Soziales angesiedelt. ▶

Sieben Punkte zur Umsetzung der Mediation

Ein persönliches Resümee des RDF-Vorsitzenden

Drittens bietet das Umwelthaus Anwohnern der Region die Möglichkeit, sich über die Auswirkungen der Flughafenentwicklung zu informieren, Fragen zu stellen und sich an Informations- und Diskussionsveranstaltungen zu beteiligen.

Um die Basis für ein Konzept zum Umwelthaus zu schaffen, ruft der Vorsitzende des RDF eine Beratungsrunde ein. Die rechtlichen, finanziellen und organisatorischen Voraussetzungen sollen im zweiten Halbjahr 2008 geschaffen werden, so dass das Umwelthaus 2009 den Betrieb aufnehmen kann.

4. Forum „Zukunft Flughafen und Region“ einsetzen

Der Dialog muss fortgesetzt werden. Nach der Mediation von 1998 bis 2000 und dem RDF seit 2000 soll im zweiten Halbjahr 2008 die dritte Phase des Dialogs beginnen, bei der die Umsetzung der Punkte Lärmschutz, Interessenausgleich und die Erfassung und Bewertung der Auswirkungen des ausgebauten Flughafens

im Vordergrund stehen werden. Eine neue Struktur muss diesem thematischen Fokus entsprechen. Um auch die zukünftige Entwicklung der Region aktiv in den Blick zu nehmen, soll ein gemeinsam von den regionalen Akteuren, den landespolitischen Akteuren, der Wirtschaft und Verbänden getragener Szenarioprozess durchgeführt werden.

Um die Basis für ein Konzept zum Forum „Flughafen und Region“ zu schaffen, ruft der Vorsitzende des RDF eine Beratungsrunde ein. Außerdem soll eine Diskussion der Anforderungen aus Sicht der Fluglärmkommission erfolgen. Schließlich sollen Anregungen durch das RDF bis Mai 2008 formuliert werden. Die Etablierung der neuen Struktur ist für das zweite Halbjahr 2008 geplant.

5. Lärmindex absichern und einführen

Der Planfeststellungsbeschluss hat die rechtliche Grundlage geschaffen, mit einem Fluglärmindex die Entwicklung des Lärms und seiner Auswirkungen

regional und lokal zu messen. Auf dieser Basis kann dann das hessische Wirtschaftsministerium tätig werden. Bevor dieser Index etabliert wird, soll seine Qualität durch ein Konsortium neutraler und wissenschaftlich hervorragend qualifizierter Experten bis zum Frühsommer 2008 abgesichert werden. Dazu werden Dr. Basner (DLR), Dr. Schreckenbergs und Dr. Thomann (EMPA) beauftragt, zur wissenschaftlichen Qualität des Indexes Stellung zu nehmen. Diese Stellungnahme wird in der zukünftigen Experten- und der Fluglärmkommission beraten. Die Einführung des Index soll spätestens ab 2009 erfolgen.

6. Interessenausgleich für besonders betroffene Bürger: Regionalfonds einrichten

Das Land beabsichtigt, gemeinsam mit seinen Partnern der Luftverkehrswirtschaft noch in 2008 die erforderlichen rechtlichen und haushaltsbezogenen Voraussetzungen zu schaffen, damit ein Regionalfonds etabliert werden kann, aus dem auch Maßnahmen des passiven Schallschutzes und Immobilienmanagements gefördert werden können. Der Vorsitzende des RDF wird mit der Staatskanzlei einen Plan zur Konkretisierung erarbeiten und dem hessischen Landtag vorlegen.

7. Instrumente für kommunalen Interessenausgleich schaffen

Durch Regionalplanung und Regionalförderung sowie Innovationen bei Finanzierungsinstrumenten wird ein kommunaler Interessenausgleich angestrebt. Damit können die Ungleichheiten unter Kommunen, die je nach Lage und Lärmbetroffenheit unterschiedlich vom Flughafenbetrieb profitieren bzw. in ihren Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt sind, abgemildert werden. Das Land Hessen ist aufgefordert, die möglichen Instrumente zu prüfen und deren Umsetzung zu planen. Das Ziel ist es, erste Maßnahmen im Jahr 2010 zu realisieren.



Prof. Dr. Johann-Dietrich Wörner,
Vorsitzender des Regionalen Dialogforums

„Welche Chancen haben die Klagen?“

Fragen an Thomas Jühe, Bürgermeister Raunheim,
Vorsitzender der Fluglärmkommission und Mitglied im RDF

Die Stadt Raunheim wird gegen den Planfeststellungsbeschluss klagen. Was wollen Sie damit erreichen und wie schätzen Sie die Chancen einer Klage ein?

Zunächst bedauere ich, dass eine Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss aus Sicht der von Fluglärm besonders belasteten Bevölkerung überhaupt erforderlich wurde. Wir haben mit dem Anti-Lärm-Pakt im RDF Möglichkeiten zur Umsetzung nachhaltig wirksamer Maßnahmen des Aktiven Schallschutz aufgezeigt. Leider hat die Planfeststellungsbehörde davon kaum etwas berücksichtigt, das ist der Grund für die Klage. Die Chancen einer Auseinandersetzung vor Gericht zu bestimmen, ist schwierig. Aber wenn nun eben die belastete Bevölkerung abermals keine Perspektive auf Lärminderung erhält, dann muss eben diese besondere Lärmsituation am Frankfurter Flughafen mal von den Gerichten geprüft werden. Und eines ist klar: Mit Lärm wie in Raunheim musste sich bislang noch kein Gericht befassen.

Sie haben immer die Fixierung auf das Nachtflugverbot kritisiert. Ist das Verbot nicht das wirksamste Instrument, die Bürger vor Lärm zu schützen?

Ich habe kritisiert, dass sich vor allem die Medien immer nur für den Nachtlärm und damit das Nachtflugverbot interessieren. Aber was ist an Wochenenden, wenn sich Menschen erholen wollen? Was ist an Feiertagen? Was ist mit den Kindern in Kindergärten und Schulen, die tagsüber lernen sollen? Meine Position war deshalb immer, dass konsequent alle Möglichkeiten des Aktiven Schallschutzes zur Anwendung kommen müssen, die erkennbar umsetzbar und wirksam sind. Und wenn dann nachts Flieger über besondere Anflugstrecken den Flughafen erreichen könnten, ohne dass die Menschen auf-



Thomas Jühe,
Bürgermeister Raunheim

wachen, dann könnte man sicher auch dafür Akzeptanz schaffen.

Sie waren immer der Meinung, dass mehr Lärmschutz nur durch Kooperation mit der Luftfahrtseite erreicht werden kann. Wie stehen jetzt die Chancen?

Ich vermag das nicht einzuschätzen. Ich hoffe, dass die Vernunft alle maßgeblichen Akteure wieder zusammen an den Tisch treibt und dort doch noch verbindliche Regelungen zum Lärmschutz erreicht werden können.

Viele Menschen sagen nach der Entscheidung der Behörde, die Mediation sei gescheitert. Wie sehen Sie das?

Nun ja, bereits das Mediationsergebnis aus dem Jahr 2000 war bezogen auf Lärminderungsmaßnahmen deutlich weiter als das, was sich jetzt im Planfeststellungsbeschluss findet. Es ist schon bedauerlich, dass sich nach den vielen Jahren Beratung kein wirksames Lärmschutzkonzept im Planfeststellungsbeschluss verankern ließ. Allerdings will ich deutlich sagen, dass sich Professor Wörner und sein Team mit höchstem Engagement dafür eingesetzt haben, dass es einen Erfolg der Mediation gibt. Vielleicht ist es ja dafür doch noch nicht zu spät.

„Haben Sie bekommen, was Sie wollten?“

Fragen an Mark Johnson, Kaufmännischer Leiter Hub Frankfurt, Lufthansa, und Mitglied im RDF

Herr Johnson, Kritiker des Ausbaus halten den Planfeststellungsbeschluss für zu wirtschaftsfreundlich. Haben Sie mit dem Ausbau und den Ausnahmen vom Nachtflugverbot alles bekommen, was Sie wollten?

Nein. Wir begrüßen jedoch, dass mit dem Planfeststellungsbeschluss die Weichen für den dringend notwendigen Ausbau gestellt wurden. Dass die Genehmigungsbehörde zudem erkannt hat, dass es an einem Flughafen wie Frankfurt Flüge in der Nacht geben muss, ist ebenfalls ein Schritt in die richtige Richtung. Der Luftverkehrsstandort Frankfurt befindet sich aber in einem harten internationalen Wettbewerb. Die vorgesehene Betriebsregelung ist für Lufthansa nicht ausreichend.

Professor Wörner sieht die Mediation erst als vollendet an, wenn der Lärmschutz wirklich spürbar bei den Bürgern ankommt. Stimmen Sie dieser Aussage zu?

Wir haben immer erklärt, dass wir das Schutzbedürfnis der Bevölkerung ausdrücklich anerkennen. Es muss aber einen Kompromiss geben zwischen denen, die vom Flughafen leben und denen, die mit ihm leben. Lufthansa ist bereit, durch Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes zur Entlastung der Bevölkerung beizutragen. Dieses haben wir auch in unserer Deklaration vom 12. Dezember 2007 deutlich gemacht.

Sie sprechen in Ihrer Selbstverpflichtung vom Dezember von „erheblichen Anstrengungen und finanziellen Mitteln“, mit denen Sie die Lärmbelastung durch Aktiven



17 Ausnahmen vom Nachtflugverbot – der Lufthansa nicht genug.

Schallschutz deutlich reduzieren wollen. Was können die Bürger von Ihnen jetzt konkret erwarten?

Lufthansa investiert in den kommenden Jahren über 14 Mrd. Euro in 170 moderne, ökologisch effiziente und leisere Flugzeuge. Das ist die größte Investition seit dem Bestehen der Lufthansa. Darüber hinaus sind unsere Ingenieure, Netz- und Flugbetriebs-

planer in ihrer täglichen Arbeit damit beschäftigt, vermeidbare Belastungen zu verhindern. Beispiele sind die Untersuchung von Lärminderungspotenzialen an unseren Flugzeugen, von neuen An- und Abflugverfahren oder von Verfahren zur Vermeidung von Warteschleifen. Wir sind sicher, dass die Summe der Maßnahmen spürbar zur Entlastung der Bürger beitragen wird.

Impressum 04 2008

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

Der „dialog brief“
wird auf der RDF-
Internetseite unter
„Dialog“ 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