

## **Konzept für ein Umwelt/Nachbarschaftshaus am Flughafen Frankfurt/Main**

### **1. Vorbemerkung**

Die Errichtung eines „Umwelt/Nachbarschaftshauses“ (UNH) oder „Informationszentrum Umwelt und Umfeld“ als Zentrum der Information und Kommunikation in der Region am Airport Frankfurt/Main wird für notwendig gehalten.

Mit dem geplanten Ausbau soll die wirtschaftliche Zukunft des Flughafens und mit ihm einer ganzen Region für einen langen Zeitraum sichergestellt werden. Dies bringt jedoch für die Region um den Flughafen zusätzliche Belastungen durch Lärm, Verkehr, und den Verlust an Erholungsflächen sowie weitere Belastungen der Umwelt durch Verlust an Waldflächen, Zunahme der Belastung von Boden, Wasser, Luft, Flora und Fauna. Die Region Rhein-Main ist insgesamt hoch verdichtet und hat eine entsprechende Vorbelastung sowohl durch den bereits existierenden Flughafenbetrieb, als auch den Straßen- und Schienenverkehr, die ausgedehnten Siedlungsflächen sowie die wirtschaftlichen Aktivitäten der Unternehmen, folglich muss davon ausgegangen werden, dass bestimmte Belastungen oder Veränderungen, die sich längerfristig ergeben, auf verschiedene Verursacher zurückzuführen sind.

Insgesamt jedoch hat der Flughafen und alle damit im Zusammenhang stehenden Aktivitäten eine Größe und Komplexität erreicht, dass es erforderlich und gewünscht erscheint, eine zentrale Anlaufstelle einzurichten, die Informationen und Auskünfte zu allen Fragen rund um Flughafen und Umwelt geben kann. Dies auch unter dem Aspekt der Gesamtbelastung, wie bereits dargestellt.

Das „Maison D' Environment“ am Flughafen Charles de Gaulle Paris, das im Rahmen der RDF- Exkursion im Frühjahr 2007 besucht wurde, hat wertvolle Hinweise für die Ausgestaltung eines Umwelt/Nachbarschaftshauses am Frankfurter Flughafen geliefert.

## 2. Organisatorische Rahmenbedingungen

### 2.1

**Zielgruppen** eines solchen „Informationszentrums“ sind Einwohner aus den Kommunen rund um den Flughafen, Unternehmen und Beschäftigte am Flughafen und externe Besucher, also sowohl die „breite Öffentlichkeit“ als auch die Fachöffentlichkeit. Speziell für Schulen und andere organisierte Gruppen soll ein geführtes Programm angeboten werden.

### 2.2

**Größe, Ausstattung und Infrastruktur** sollen vergleichbar dem französischen Pendant, dem Umwelthaus am Pariser Flughafen Charles-de-Gaulle, sein und in ihrer Ausgestaltung der Bedeutung des Frankfurter Flughafens entsprechen.

### 2.3

Die **Namensgebung** des Hauses könnte sich an der hauptsächlichen Zielgruppe „Nachbarn“ orientieren, so dass der Name „Nachbarschaftshaus“ in Betracht käme, der auch eine größere Bandbreite der möglichen Themen, wie Sozialmonitoring, kulturelle Fragen des Rhein-Main-Gebietes, Sonderthemen einzelner Anrainergemeinden oder auch des Flughafenbetreibers „zulassen“ würde. Möglich wäre auch ein Name mit Bestandteilen „Region“ oder „Dialog“, der dem Bürger einen RDF- Bezug vermittelt.

### 2.4

Eine **räumliche Ansiedlung** in der Nähe des Flughafens ist unter thematischen und praktikablen Gesichtspunkten, wie Erlebbarkeit der positiven und negativen Auswirkungen direkt vor Ort oder Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, erforderlich.

Von besonderer Bedeutung ist es, dass der Standort des Umwelt/Nachbarschaftshauses dessen Neutralität und Unabhängigkeit sichtbar macht, um das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Organisation und deren Informationen zu gewinnen.

Das Angebot von Fraport, ein Umwelthaus im Rahmen eines Besucherzentrums auf dem Flughafengelände zu finanzieren, wird wegen dieser Verknüpfung als nicht geeignet beurteilt.

Ein Standort am Flughafen wird nicht grundsätzlich abgelehnt, wenn eine eindeutige räumliche und organisatorische Trennung vom Besucherzentrum gegeben ist.

Zur Standortsuche könnten Vorschläge anhand eines Kriterienkataloges bei Fraport und den naheliegenden Umlandgemeinden eingeholt werden.

## 2.5

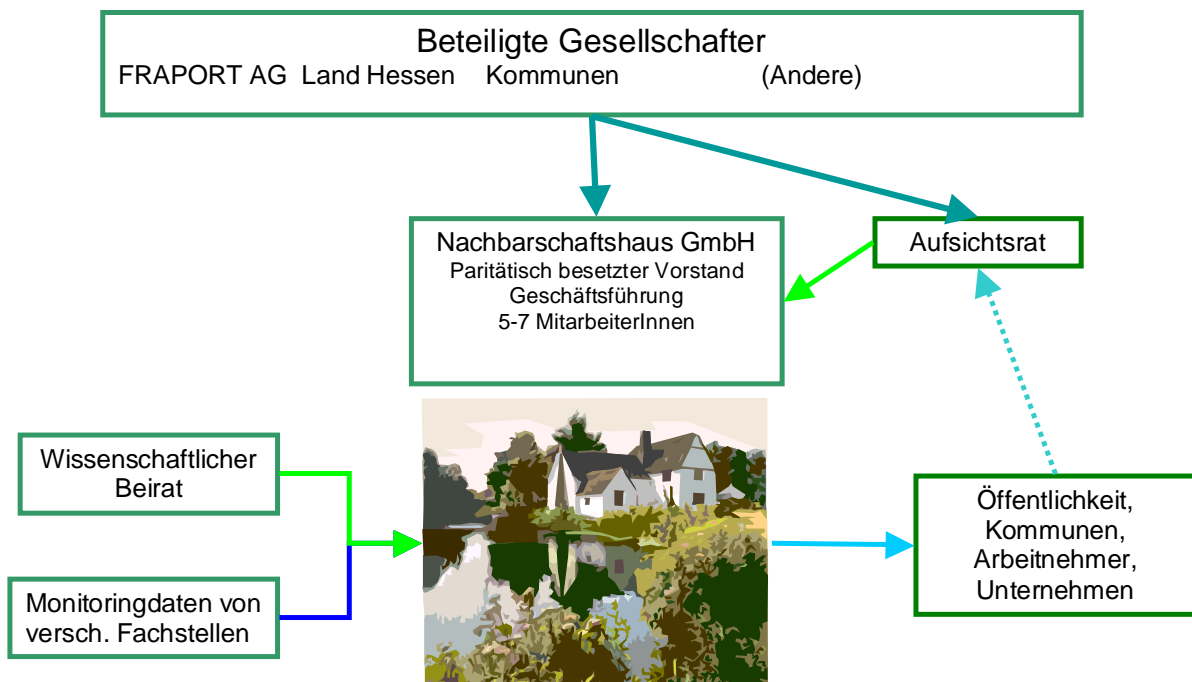
Darüber hinaus käme auch die Möglichkeit in Betracht, dass entweder der Flughafenbetreiber oder eine Gemeinde in der Nähe des Flughafens ein geeignetes Gebäude bzw. Fläche für das Umwelthaus kostenfrei oder zur Miete zur Verfügung stellt.

## 2.6

Für den Betrieb des Umwelthauses sollte eine **eigenständige Organisation** gegründet werden, wodurch ebenfalls für die Öffentlichkeit die Neutralität und Unabhängigkeit des Umwelt/Nachbarschaftshauses verdeutlicht wird. Für die **Organisation / Rechtsform des Umwelt/Nachbarschaftshauses** bieten sich verschiedene Möglichkeiten (Verein, Stiftung, GmbH, Organisation unter Hoheit des Landes...) an, die noch dahingehend überprüft werden sollen, inwieweit sie die Anforderungen eines Umwelthauses erfüllen können. Die Organisation selbst sollte größtmögliche Transparenz haben und an einen zukünftigen regionalen Dialogprozess angekoppelt werden können.

Unabhängig von der Rechtsform wird es aus Gründen der Außendarstellung und Glaubwürdigkeit für erforderlich gehalten, neben den **Betreibern** und einer **Geschäftsführung** einen **paritätisch besetzten wissenschaftlichen Beirat** einzurichten.

Beispiel für eine Organisationstruktur:



## 2.7

Der **Beginn** der Aufbauarbeit des Umwelt/Nachbarschaftshauses sollte nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erfolgen, so dass der Betrieb spätestens mit Rodungsbeginn aufgenommen und auch bereits der Ausbau begleitet werden kann.

## 3. Finanzielle Rahmenbedingungen

### 3.1

Die Finanzierung des Umwelthauses sollte im **Rahmen der freiwilligen Vereinbarungen des RDF** als von allen Seiten gewollte und für notwendig erachtete vertrauensbildende Maßnahme, die künftig langfristig, umfangreich und neutral zum Flughafen informiert, geregelt werden.

Die Finanzierung der Kosten für Errichtung und Betrieb des Umwelt/Nachbarschaftshauses sowie der für notwendig erachteten Monitoringmaßnahmen, die nicht über die Planfeststellung Fraport auferlegt werden, ist mit den folgenden Modellen vorstellbar:

### 3.2

#### **Finanzierung über einen Fluggastobolus**

Dies würde dem Gedanken der Finanzierung gemäß Verursacherprinzip entsprechen. Fluggäste und Fracht würden mit einem Obolus in Höhe von wenigen Cent belastet, der in der Summe die Finanzierung des Hauses tragen würde. Zur Vereinfachung kann das Modell auch auf die Flugbewegungen hin ausgerichtet werden (Obolus je Start/Landung), damit wären auch reine Frachtflüge einbezogen. Dieses Modell könnte um eine „Belastungsvariante“ ergänzt werden, Nachtflüge kosten mehr als Tagflüge. (bei Größe „Flugbewegungen“ Rechenbeispiel: Bei einer Zahlung von 10 Euro/Flugbewegung ergeben sich auf der Basis der Statistik 2002-2006 im Mittel Zahlungen von 4,5 bis 4,9 Mio. Euro/Jahr).

Um den Realisierungs- und Verwaltungsaufwand gering zu halten, könnte eine Pauschale auf Basis der Flugbewegungen des Vorjahres ermittelt werden.

Fraport lehnt diese Finanzierungsweise ab, bietet aber an, ein Umwelthaus am Flughafen zu finanzieren.

### 3.3

#### **Finanzierung über einen Fonds oder eine Stiftung**

An der langfristigen Finanzierung und Betrieb beteiligen sich alle im RDF vertretenen maßgeblichen Institutionen und Organisationen, die in einen Fond einzahlen - ähnlich des RDF-Fonds. Dies wären Flughafenbetreiber FRAPORT, Lufthansa, weitere Fluggesellschaften, Land Hessen, Stadt Frankfurt als Miteigentümer des Flughafens, möglicherweise auch Kommunen im Umland des Flughafens (ein Auswahlkriterium könnte die Beteiligung im RDF sein, alternativ auch andere Modelle). Eine jährliche Umlage in Höhe der budgetierten Kosten würde anteilig von den genannten Institutionen getragen. Eine Einigung über die spezifischen Kostenanteile wäre Voraussetzung für eine solche Lösung. Ebenfalls denkbar ist die Finanzierung über eine Stiftung, an der sich einzelne Teilnehmer des RDF beteiligen, wie dies z.B. in der Flughafenstiftung derzeit der Fall ist.

### 3.4

#### **Favorisierte Lösung**

Unter dem Gesichtspunkt der Akzeptanz hätte das **Verursachermode**ll die besten Aussichten. Fluggäste und Fracht sind die Verursacher der Belastungen durch den Luftverkehr und würden durch einen kleinen Beitrag zur Kompensation beitragen. Dieses Finanzierungsmodell wäre das am besten in der Öffentlichkeit vermittelbare.

Die Finanzierung durch die Beteiligten im RDF hätte insgesamt mehr Nachteile. Den Kommunen ist schwer vermittelbar, dass sie neben den Belastungen durch Ausbau und Betrieb des Flughafens auch noch „Kompensationsmaßnahmen“ mitfinanzieren sollen. Das Land sowie die Stadt Frankfurt würden zwar durch Steuermehreinnahmen profitieren, die wenig flexiblen öffentlichen Haushalte könnten jedoch zu einem Problem werden, wenn sich die Anforderungen ändern. Auch erfordert dieses Instrument einen höheren bürokratischen Aufwand.

## 4. Inhaltliche Rahmenbedingungen

### 4.1

Die Aufgabenstellung des Hauses muss klar definiert werden als umfängliche, neutrale Information der Öffentlichkeit über alle im Zusammenhang mit dem Flughafen stehenden Fragen. Dazu gehören Bereithaltung und Vermittlung von Informationen über alle laufenden und geplanten Monitoringprogramme unter anderem aus dem Bereich Umwelt, Flora/Fauna, Lärm und Lärmwirkung, Soziales sowie ergänzende Informationen über den Flugbetrieb.

Hierzu müssen dem Umwelt/Nachbarschaftshaus alle relevanten Informationen von den verschiedenen Stellen zeitnah und verwertbar zur Verfügung gestellt werden.

Die **Daten** für die verschiedenen Informationsgebiete sollen dem Umwelt/Nachbarschaftshaus von den jeweiligen Experten / Facheinrichtungen wie Senckenberg-Institut, HLUG.... mit einer entsprechenden Fachbewertung übermittelt werden. Zusätzlich sollen die **Rohdaten** im Umwelthaus zur Verfügung gestellt werden um die fachlichen Grundlagen und damit wiederum die Neutralität der Informationen für die Öffentlichkeit darzustellen.

Besucher sollten sowohl persönliche als auch gemeindespezifische Informationen zum Thema Flughafen und dessen Auswirkung auf das Umland finden. Denkbar wäre z.B. über Adresseingabe im PC-Programm spezifische Werte wie Überflugdaten, Lärmdaten und deren Veränderungen sowie Schallschutzmaßnahmen standortbezogen abfragen zu können. Zu weitergehenden Informationen würden Links führen z.B. zu wie viele Bewohner eines Wohnortes arbeiten am Flughafen.

Das Umwelt/Nachbarschaftshaus sollte sich mit den folgenden **Themen** befassen und darüber informieren:

- Lärm, Lärmmonitoring und Lärminderung
- Umwelt und Umweltmonitoring
- Flugrouten/-spurenmonitoring
- Arbeitsplätze
- Wald und Naturhaushalt, ökologisches Umfeld des Flughafens
- Landschaftsbezogene Erholung
- Wirtschaftsraum Rhein-Main und die Bedeutung des Flughafens

- Tourismus und Kultur
- Image des Flughafens und des Umlandes
- Standortfaktor internationaler Flughafen
- Nachtflugregelung
- Stärken der Region (eher die weichen Faktoren als reines Zahlenwerk)
- Antilärmpaket mit Sammlung der Daten, deren Aufbereitung, Monitoring und Kommunikation
- Sozialmonitoring
- Was leistet der Flughafen? (Arbeitsplätze, Passagiere, Fracht, Investitionen, Aufträge in der Region, Sponsoring)

Diese Themensammlung ist nicht abschließend, das Umwelt/Nachbarschaftshaus soll in seiner Themenwahl flexibel auf Veränderungen und neue Anforderungen reagieren können.

#### 4.2

Es ist darüber hinausgehend vorstellbar, dass das Umwelt/Nachbarschaftshaus einige Zusatzfunktionen erfüllt, wie z.B. offizieller Sitz der Fluglärmkommission und des Fluglärmschutz-Beauftragten.

## 5. Kommunikation / Öffentlichkeitsarbeit

Die Art der Vermittlung, Aufbereitung und Präsentation der Informationen sollten modernen Standards der Kommunikation entsprechen und alle heutigen technischen Möglichkeiten nutzen, dabei aber eine gewisse seriöse Zurückhaltung beachten.

Die Kommunikation muss auch – zumindest in den ersten Jahren sehr intensiv – aktiv erfolgen, d.h. das Haus kann nicht allein auf Besucher warten sondern muss in die Kommunen gehen und vor Ort “präsentieren“ sowie umfassende und aktuelle Informationen über Broschüren, Internet, Infobrief oder Veranstaltungen in die Öffentlichkeit bringen.

Im Umwelt/Nachbarschaftshaus sollten immer kompetente Ansprechpartner zugegen sein, die mit Einzelgästen aber auch Gruppen und Schulklassen diskutieren und über alle aktuellen Entwicklungen kompetent Auskunft geben können. Das Umwelt/Nachbarschaftshaus soll sich zu einer wichtigen Anlaufstelle für die Schulklassen der Region entwickeln und regelmäßig besucht werden.

## **6. Personelle Rahmenbedingungen**

Die personelle Ausstattung des Umwelt/Nachbarschaftshauses muss ausreichend bemessen sein, um den Informationsanforderungen gerecht zu werden. Dies bedingt zum einen Fachverstand für die verschiedenen thematischen Bereiche der Monitoringprogramme, zum anderen auch in den verschiedenen Kommunikationstechniken- und Erfordernissen. Wegen der notwendigen Größe des Hauses ist Verwaltungserfahrung notwendig.

Unter Einbeziehung eines Backoffice-Bereiches für Organisation, Technik und Verwaltung kann mit einem Personalbedarf von 5-7 Personen gerechnet werden.

U.a. denkbar sind hier auch Abordnungen aus dem Bereich der Landesverwaltung.