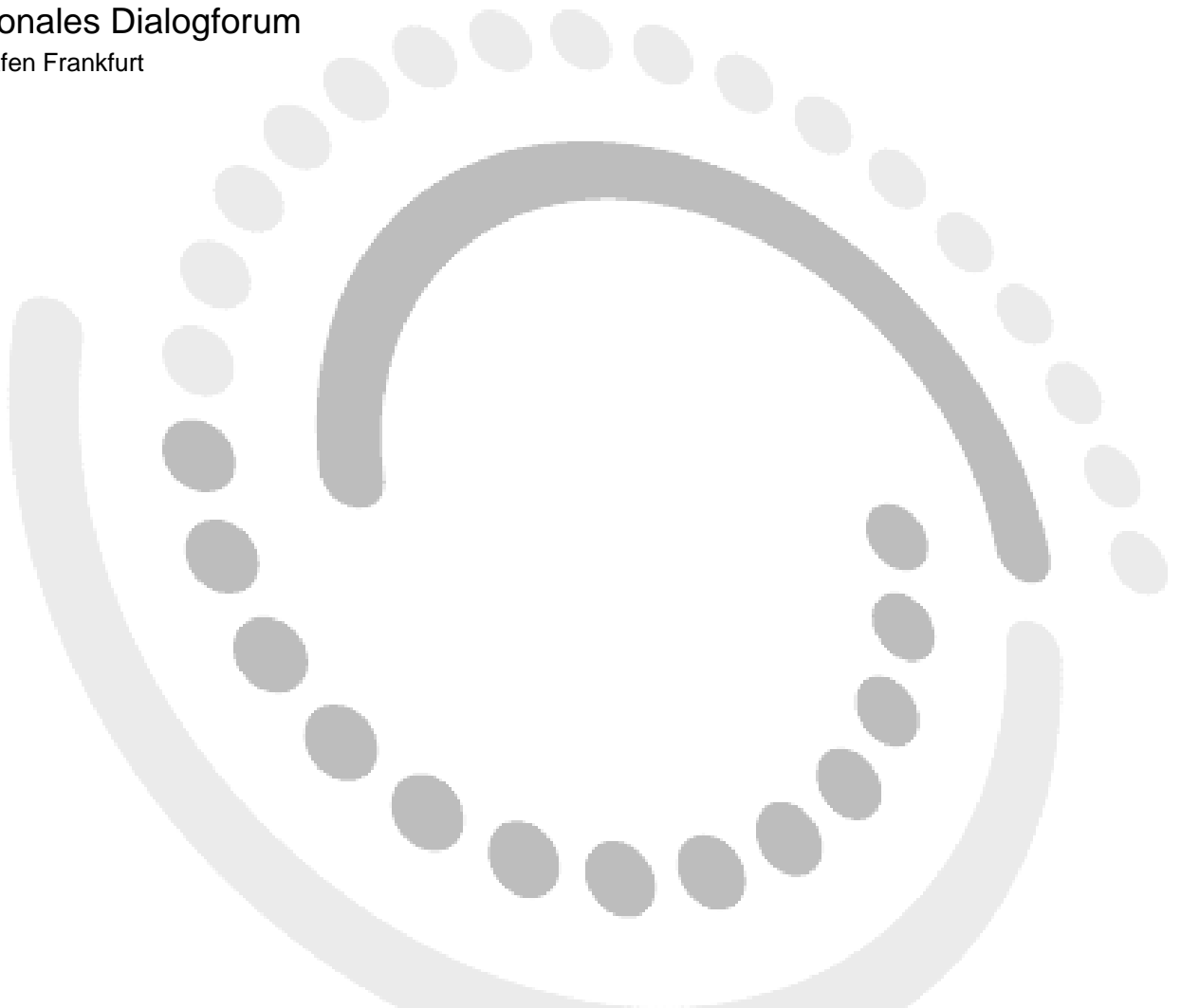




Jahresbericht RDF

Juli 2005/Juni 2006

Regionales Dialogforum
Flughafen Frankfurt



Das Regionale Dialogforum auf einen Blick

Das Regionale Dialogforum (RDF) ist eine Gruppe von 33 Mitgliedern, die sich gemeinsam mit einer Frage beschäftigen: Wie entwickelt sich der Frankfurter Flughafen und wie wirkt er sich heute und in Zukunft auf die Rhein-Main-Region aus?



Mitglieder des RDF (Stand Juni 2006)

Auf der Basis des Mediationspakets bietet das Forum den verschiedenen Institutionen und Interessengruppen der Region die Möglichkeit, ihre unterschiedlichen Meinungen auszutauschen, Fragen gemeinsam zu untersuchen und sich über mögliche Antworten zu verständigen. Auf diese Weise bringt das RDF die Städte und Gemeinden der Flughafenregion, Bürgerinitiativen und Naturschutzverbände an einen Tisch mit Wirtschaftsvertretern, der Fraport AG, der Deutschen Lufthansa oder der Deutschen Flugsicherung.

Die Lösungssuche bewegt sich zwischen den klaren Positionen "Für" und "Gegen" den Ausbau. Sie orientiert sich an zwei Grundsätzen:

Nur wer informiert ist, kann sachlich argumentieren.

Die Debatte rund um den Ausbau des Flughafens wird oft sehr emotional geführt. Dies ist bei einem Thema mit so weitrei-

chenden Folgen für die Betroffenen verständlich. Gerade deshalb ist es wichtig, dass das RDF durch Information Klarheit schafft und Vertrauen aufbaut. Wie kann das Nachtflugverbot umgesetzt werden? Wie werden wir vor mehr Lärm geschützt? Solche Fragen beantwortet das RDF durch seine inhaltliche Arbeit und seine Gutachten. Damit bietet es allen Beteiligten eine gemeinsame Grundlage für eine sachliche Diskussion. Nur so können Vorurteile und Misstrauen abgebaut werden.

Nur wer miteinander spricht, kann sich verständigen.

Das RDF gibt den Menschen der Region eine Möglichkeit, ihre Standpunkte zum Ausbau des Flughafens zu äußern. Nicht nur die Mitglieder des Dialogforums, sondern auch die Bürger der Region haben eine Meinung zum Ausbau und zum Nachtflugverbot. Durch die Arbeit des Bürgerbüros und die öffentlichen Veranstaltungen bekommen sie die Chance, ihre Position klar zu machen, Fragen zu stellen und Forderungen zu erheben.

Das Berichtsjahr 2005 - 2006: Das Wichtigste in Kürze

- **Der Vorsitzende bezieht Position:** Mit seinen Stellungnahmen zum Planfeststellungsverfahren, dem Landesentwicklungsplan und dem Fluglärmgesetz gibt Professor Wörner dem Dialog eine Stimme.
- **Den Weg der Vermittlung zu Ende gehen:** Der RDF-Vorsitzende erörtert mit RDF-Mitgliedern die Chancen, wie man mit einem Vertrag das Mediationspaket noch vor einer Entscheidung über den Ausbau konkretisieren kann.
- **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.
- **Dem Nachtflugverbot wieder ein Stück näher:** Rückenwind erhielt das Nachtflugverbot des RDF durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld. Dort hat das Gericht den Frankfurter Kompromiss „Ausbau plus Nachtflugverbot“ übernommen.
- **Online mit neuem Gesicht:** Die neue Homepage des RDF ist online: Hier erfahren die Bürger schnell und leicht verständlich mehr zu Themen und Erfolgen des RDF.
- **Der Blick Richtung Zukunft:** Mit neuen Veranstaltungsformaten wie der Zukunftswerkstatt wirft das RDF mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft den Blick nach vorn.
- **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.
- **Prognosen auf den Zahn fühlen:** Das Hearing des RDF untersuchte gemeinsam mit Experten die Prämissen, die der Prognose des zukünftig zu erwartenden Flugverkehrs zugrunde liegen.
- **Mehr Online-Dialog:** Online-Forum auf Basis der Weblog-Technik startet und ermöglicht mehr direkte Interaktion zwischen RDF und Bürgern.
- **Neues Bürgerbüro öffnet seine Türen:** Nach fünf Jahren erfolgreicher Bürgerarbeit in Rüsselsheim eröffnet das neue Bürgerbüro in Frankfurt-Sachsenhausen.
- **Alle Lärmquellen im Blick:** Das Gutachten Regionale Lärminderungsplanung wird abgeschlossen. Der nächste Schritt, die Umsetzung, ist begonnen.
- **Das Mitteln vermitteln:** Die Schulbesuche stoßen weiterhin auf große Resonanz, unter anderem wird der größte Schulbesuch des RDF mit 180 Schülern durchgeführt.
- **Steil starten, Lärm vermeiden:** Das RDF greift die Diskussion um das Steilstartverfahren auf und ermittelt wissenschaftlich fundiert Vor- und Nachteile.

POSITIONSBESTIMMUNG DURCH DEN VORSITZENDEN DES RDF	5
DIE INHALTLICHE ARBEIT DES RDF	8
DER VORSITZENDE	8
DAS FORUM.....	9
<i>Aufgaben und Struktur</i>	9
<i>Themen und Schwerpunkte</i>	10
<i>Begleitung der formalen Verfahren</i>	11
DIE PROJEKTTEAMS	12
<i>Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“</i>	12
<i>Projektteam „Ökologie und Gesundheit“</i>	14
<i>Projektteam „Optimierung“</i>	16
<i>Projektteam „Langfristperspektiven/No-Regret-Strategie“</i>	17
<i>Projektteam „Nachtflugverbot“</i>	18
ABGESCHLOSSENE GUTACHTEN DES RDF	21
<i>Regionale Lärminderungsplanung Rhein-Main-Region</i>	21
LAUFENDE GUTACHTEN DES RDF	22
<i>Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens</i>	22
<i>Immobilienpreisänderungen im Umfeld des Frankfurter Flughafens</i>	24
DIE PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT DES RDF	26
DIE PRESSEARBEIT	26
DAS NEUE BÜRGERBÜRO IN FRANKFURT-SACHSENHAUSEN.....	26
DAS BÜRGERNETZWERK	27
DER DIALOGBRIEF	27
DIE NEUGESTALTETE INTERNETSEITE WWW.DIALOGFORUM- FLUGHAFEN.DE	27
DIE INFORMATIONSVERANSTALTUNGEN DES RDF.....	28
<i>Möglichkeiten und Grenzen des Planfeststellungsverfahrens</i>	28
<i>Aktiver Schallschutz: Den Fluglärm an der Quelle bekämpfen</i>	29
<i>Welche Folgen hat der Lärm für die Menschen der Region?</i>	29
<i>Endlich Nachtruhe? – Wie lässt sich ein Nachtflugverbot umsetzen?</i>	30
<i>Flugrouten – Wer entscheidet, wo es laut wird?</i>	31
<i>Zukunftswerkstatt „Rhein-Main-Region 2035“</i>	31
<i>Mobiles Bürgerbüro</i>	32
<i>Schulbesuche</i>	33
DER AUSBLICK IN DAS 2. HALBJAHR 2006	34
DIE INHALTLICHE ARBEIT DES RDF	34
DIE PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT DES RDF	35
ANHANG 36	
MITGLIEDER DES RDF (STAND JUNI 2006).....	36
BEGLEITUNG DES VERFAHRENS.....	38
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS DER RDF-MITGLIEDER	39

POSITIONSBESTIMMUNG DURCH DEN VORSITZENDEN DES RDF

Am Anfang stand der Auftrag aus der Mediation: Begleitung der formalen Verfahren auf der einen und Konkretisierung und Fortentwicklung des Mediationspakets auf der anderen Seite. Das aus der Mediation stammende Arbeitsprogramm ist in den vier Themen Ausbau, Nachtflugverbot, Anti-Lärm-Pakt und Optimierung des bestehenden Systems im Regionalen Dialogforum fortentwickelt und in der Aufgabenstellung zum Teil präzisiert und ergänzt worden. Noch sind nicht alle, aber doch sehr viele Punkte abgearbeitet. Es ist jetzt Zeit, wieder das große Ganze in den Blick zu nehmen und alle Themen zusammen zu fügen. Dafür braucht das RDF auch die Unterstützung der Landespolitik.

Das Thema Ausbau hat das vergangene Berichtsjahr dominiert. Der Erörterungstermin des Planfeststellungsverfahrens in Offenbach hat der Öffentlichkeit noch einmal sehr deutlich das Für und Wider der vierten Bahn vor Augen gestellt. Im Ergebnis wurde die Fraport aufgefordert, zu einer Reihe von Punkten zusätzliche Informationen zur Verfügung zu stellen. Dazu gehört, dass der Zeitraum, für den die Auswirkungen des Ausbaus betrachtet werden müssen, nicht mehr 2015, sondern 2020 ist, um sicherzustellen, dass auf einer möglichst umfassenden Wissensbasis entschieden wird. Sobald diese Informationen die vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung durchlaufen haben, wird das Planfeststellungsverfahren voraussichtlich in seine entscheidende Phase eintreten. Dann wird die Planfeststellungsbehörde alle vorgebrachten Argumente abwägen und über das „ob“ und „wie“ des Ausbaus mit dem Nachtflugverbot entscheiden. In diese Entscheidung fließen nicht zuletzt die Ergebnisse unserer Arbeit im RDF ein. Dabei hoffe ich, dass wir die-



Professor Dr. Johann-Dietrich Wörner,
Vorsitzender des RDF

sen Prozess durch die gemeinsame Verabredung von Lösungen im RDF noch weiter befördern können.

Das RDF hat im vergangenen September dokumentiert, welche konkreten Schritte bereits von Fraport, dem Land und im Rahmen der RDF Arbeiten unternommen wurden, um die Ergebnisse aus seinen zwei Gutachten zum Nachtflugverbot umzusetzen. Dass das Nachtflugverbot grundsätzlich rechtlich umsetzbar ist, wurde schon in unserem Rechtsgutachten von 2002 gezeigt. Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zum Bau des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) im März hat dies bestätigt. Wichtig ist ein Verlagerungskonzept der bestehenden Nachtflüge, hierzu wurde vom RDF ebenfalls ein Gutachten beauftragt. Seine Ergebnisse wurden ausführlich ausgewertet und mögliche Maßnahmen diskutiert, wie die ökonomischen Folgen für die hauptbetroffenen Airlines abgemildert werden können. Von den Verlagerungen sind die Fluglinien ja unterschiedlich betroffen: Für Homebase Carrier, vor allem in den Segmenten Fracht und Touristik sind die Verlagerungskosten am höchsten. Für Luftverkehrsgesellschaften ohne Homebase in Frankfurt werden die Verlagerungskosten vergleichsweise gering ausfallen.

Auch die Festlegungen der Landesregierung im Landesentwicklungsplan (LEP) sind für die Realisierung des Nachtflugverbots von großer Bedeutung. Ich freue mich, dass es gelungen ist, einen zusätzlichen Grundsatz zum Schutz einer bewegungsfreien Kernzeit in den LEP zu integrieren. Damit wurde die Zulässigkeit des bereits von Fraport beantragten Nachtflugverbots weiter untermauert. Im Sinne der Vertrauensbildung auf die Untrennbarkeit der Bestandteile des Mediationspakets wäre mir die Verankerung als direkt verbindliches Ziel der Landesplanung natürlich lieber gewesen, aber dieser Weg ist mit den jüngsten Präzisierungen des Bundesverwaltungsgerichts zum Verhältnis Landesplanung-Fachplanung im BBI Urteil leider nicht möglich gewesen.

Die Lärmbelastung in der Region zu reduzieren, bleibt eine essentielle Aufgabe des RDF. Das RDF erarbeitet dafür – in enger Abstimmung mit der Fluglärnkommision – Empfehlungen für sinnvolle Maßnahmen zur Lärmvermeidung und zum Lärmschutz. Sie richten sich an das Bundesverkehrsministerium, die Landesregierung, die Deutsche Flugsicherung, Fraport, die Airlines ebenso wie den Planungsverband Ballungsraum Frankfurt Rhein-Main und die Kommunen.

Ein Beispiel dafür ist die regionale Lärm-minderungsplanung. Diese überörtlich und überfachlich anzugehen, war schon eine Empfehlung der Mediation. Mit dem Gutachten zur regionalen Lärm-minderungsplanung hat das RDF ein umfassendes, in dieser Form in Deutschland einmaliges Kartenwerk vorgelegt, bei dem die Gesamtlärmsituation der Flughafenregion dargestellt und in Schallimmissionspläne und Konfliktpläne übersetzt wird. Dies ermöglicht auch die Identifizierung und Bekämpfung von besonders hohen Belastungen,

die sich gerade durch das Zusammentreffen verschiedener Lärmquellen ergeben. Der Schritt vom Gutachten zur Umsetzung bedarf jetzt der Kooperation regionaler Partner. Hierfür hat das RDF eine Arbeitsgruppe eingerichtet, in der auch Akteure mit Umsetzungskompetenz in der Regionalen Lärm-minderungsplanung vertreten sind. Teilergebnisse des Gutachtens zur regionalen Lärm-minderungsplanung sind bereits in das derzeit laufende Gutachten zur Entwicklung der Immobilienpreise in der Region eingegangen.

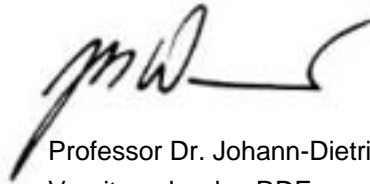
Bis zur Entscheidung über den Planfeststellungsantrag zum Bau der vierten Bahn gibt es für das RDF noch die Chance, Empfehlungen an die Planfeststellungsbehörde zu erarbeiten. Wo solche Empfehlungen im Konsens der Interessensgruppen gefunden werden, sind sie ein eigenständiger Abwägungsbelang für die Behörde. Auf die im besten Falle ungewisse behördliche Entscheidung und später möglicherweise auf gerichtliche Entscheidungen kann also noch Einfluss genommen werden.

Ich habe meine Aufgabe immer auch in der Weiterentwicklung des Mediationsergebnisses gesehen. Für diese Weiterentwicklungen sind, wie wir im November 2005 im Forum am Beispiel Wien diskutiert haben, möglicherweise auch einvernehmliche Verhandlungslösungen notwendig. Ich habe aus vielen Gesprächen mit RDF-Mitgliedern den Eindruck gewonnen, dass wir die reale Chance haben, die unterschiedlichen Interessen im RDF noch einmal in eine neue Balance zu bringen. Das RDF ist es nach meiner Auffassung der Öffentlichkeit schuldig, nach sechs Jahren detaillierter Sacharbeit und Aufklärung noch einmal zu den Grundlinien des Konflikts zurückzukehren, um auch diese möglicherweise in einem Pakt für die Zukunft der Flughafenregion neu zu regeln. Gemeinsam mit dem Team

aus Geschäftsstelle und Wissenschaftlicher Begleitung arbeite ich intensiv an der Aushandlung einer entsprechenden Vereinbarung.

Die Mitglieder des RDF brauchen das Land Hessen als Partner für eine nachhaltige Zukunft der Flughafenregion. Es gilt, die Notwendigkeit von mehr Lärmschutz mit dem Interesse an einer leistungsfähigen Infrastruktur und guten Rahmenbedingun-

gen für wirtschaftliche Stärke dauerhaft zu balancieren. In diesem Sinne wünsche ich uns allen in Zukunft eine besonders gute und enge Zusammenarbeit!



Professor Dr. Johann-Dietrich Wörner
Vorsitzender des RDF

DIE INHALTLICHE ARBEIT DES RDF

DER VORSITZENDE

Ehrenamtlicher Vorsitzender des RDF ist seit Beginn Prof. Dr. Johann-Dietrich Wörner, Präsident der TU Darmstadt und als Einwohner von Darmstadt-Arheiligen selbst vom Fluglärm betroffen. Seit 2000 hat er 40 RDF-Sitzungen geleitet, etwa zwei Dutzend öffentliche Veranstaltungen moderiert und in seiner Eigenschaft als Vorsitzender über 50 Vorträge gehalten (Stand Juni 2006). Seine Aufgaben umfassen neben der Leitung der RDF-Sitzungen und dreier Arbeitsgruppen (Kontingentierung, Risikomanagement, Verhandlungen) die Konfliktvermittlung zwischen den beteiligten RDF-Akteuren sowie die Vermittlung und Repräsentation der RDF-Arbeit gegenüber der Politik in der Region, im Land, auf Bundesebene und, wo dies in Bezug auf das Nachtflugverbot geboten ist, auch in Brüssel. Ebenso steht er den Medien und der interessierten Fachöffentlichkeit im In- und Ausland zur Verfügung.

Im abgelaufenen Berichtsjahr wandte sich der Vorsitzende mit vier Stellungnahmen an Politik und Verwaltung. Diese Stellungnahmen gibt der Vorsitzende unter Verweis auf seine persönliche Perspektive ab, die ausdrücklich nicht notwendigerweise mit den Auffassungen aller RDF-Mitglieder übereinstimmt.

Im September 2005 wandte sich der Vorsitzende in einer Stellungnahme zur Veranke-

rung des Nachtflugverbots im Landesentwicklungsplan an Herrn Minister Rhiel und ergänzte gegenüber Minister Rhiel und Ministerpräsident Koch im April 2006 diese Stellungnahme unter Verweis auf ein von ihm in Auftrag gegebenes, präzisierendes Rechtsgutachten. Im Dezember 2005 trug der Vorsitzende seine Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren im Rahmen der öffentlichen Anhörung in Offenbach vor, erinnerte an die Unteilbarkeit des Mediationspakets und forderte unter anderem, das Nachtflugverbot verbindlich und mit eng gefassten Ausnahmeregelungen festzuschreiben. Im März 2006 stellte Prof. Wörner gegenüber dem HMWVL die Positionen der Kleingruppe Lärmpunktekonto und seine eigene Einschätzung zum Thema Nachfolgeregelung der Lärmkontingentierung dar. Anlässlich der Anhörung zur Novellierung des Fluglärmgesetzes Anfang April 2006 schließlich nahm der Vorsitzende auf der Basis von Diskussionen im RDF gegenüber dem Umweltausschuss des Deutschen Bundestages Stellung.

Die Leitung und Organisation der RDF-Arbeit sowie der Dialog mit der Region ist Aufgabe der Geschäftsstelle des RDF, die an die IFOK GmbH übertragen wurde. Der Vorsitzende, wie das gesamte RDF, wird fachlich unterstützt durch die Wissenschaftliche Begleitung, wahrgenommen vom Öko-Institut e.V.

DAS FORUM

Aufgaben und Struktur

Das Regionale Dialogforum zum Flughafen Frankfurt ist einer der fünf Bausteine des Mediationspakets – neben den Punkten „Optimierung“, „Ausbau“, „Nachtflugverbot“ und „Anti-Lärm-Pakt“. Die Aufgabe des RDF wird im Endbericht der Mediationsgruppe folgendermaßen beschrieben: „Der im Mediationsverfahren begonnene Dialog mit der Bevölkerung muss in geeigneter Weise fortgeführt und intensiviert werden. Die Mediationsgruppe empfiehlt die Einrichtung eines regionalen Dialogforums. Dieses soll nicht nur die Details des Nachtflugverbots und des Anti-Lärm-Pakts gemeinsam erarbeiten und die Selbstverpflichtung der FAG (heute Fraport AG) diskutieren und begleiten, sondern auch regelmäßig die Entwicklung des Flugverkehrs und der ökonomischen Entwicklung des Flughafens diskutieren. Auch über die langfristigen Perspektiven des Frankfurter Flughafens ist die Diskussion mit der Bevölkerung zu beginnen.“¹

Neben dem Dialog ist es Aufgabe des RDF die Umsetzung des Mediationspakets zu begleiten und zu unterstützen. Diese Aufgabe ist nicht allein durch das Forum, dem Entscheidungsgremium des RDF, zu bewältigen. Intensive Vorarbeiten leisten die fünf Projektteams. Weiterhin sind zeitlich begrenzte Kleingruppen, Begleitkreise und Task-Forces eingesetzt, die sich mit den Detailfragen beschäftigen. Allein in den Arbeitsgruppen arbeiten rund 120 weitere Personen der Region, neben Vertretern der im RDF repräsentierten Institutionen auch

zahlreiche Bürger, die sich ehrenamtlich engagieren. Auch Mitglieder aus dem Bündnis der Bürgerinitiativen, das die Teilnahme am RDF selbst ablehnte, sind in den Projektteams des RDF vertreten.

Die Arbeiten des Regionalen Dialogforums, der Dialog, die vom Institut für Organisationskommunikation (IFOK) betriebene Geschäftsstelle mit Bürgerbüro, die Wissenschaftliche Begleitung, die vom Öko-Institut e.V. wahrgenommen wird, sowie alle weiteren Kosten des RDF (Hearings, Gutachten, Veranstaltungen) werden über einen Fonds finanziert, in den die Hessische Landesregierung sowie weitere Mitglieder des RDF einzahlen. Zusätzlich übernehmen Mitglieder des RDF einzelne Kosten, beispielsweise finden die Sitzungen des RDF und der Projektteams auch in Räumlichkeiten der Mitglieder statt. Für das Jahr 2005 wurden von der Hessischen Landesregierung 1,179 Mio € und von der Fraport AG 900.000 € in diesem Fonds bereitgestellt. Dieser Betrag wurde nicht im vollen Umfang ausgeschöpft. Die für das Jahr 2005 nicht benötigten Mittel kommen dem RDF-Budget 2006 zugute. Für das Kalenderjahr 2006 setzen sich die zur Verfügung stehenden Mittel des Gesamtbudgets wie folgt zusammen (Stand Juni 2006): von der Hessischen Landesregierung 1,179 Mio. € und von der Fraport AG 900.000 €.

Über die Verwendung der Fondsmittel entscheiden das Regionale Dialogforum und der Vorsitzende unbeeinflusst in eigener Zuständigkeit. Damit ist, wie bereits im Mediationsverfahren, die Neutralität der Mittelverwendung gewährleistet. Durch die gemeinschaftliche Entscheidung im RDF über die Mittelverwendung werden die Gelder im Fonds neutralisiert.

¹ Mediationsgruppe Flughafen Frankfurt/Main, die Mediatoren (Hrsg.): Bericht Mediation Flughafen Frankfurt/Main, Januar 2000, S. 180.

Themen und Schwerpunkte

Um der Belastung der RDF-Mitglieder durch die Teilnahme am Erörterungstermin seit September 2005 gerecht zu werden, fand die Arbeit des RDF und der Projektteams im zweiten Halbjahr 2005 nur eingeschränkt statt. Dennoch konnte im Berichtszeitraum Juli 2005 – Juni 2006 das Arbeitsprogramm weiterhin stetig abgearbeitet werden. Schwerpunktthemen waren dabei die regionale Lärminderungsplanung, der Entwurf für ein neues Fluglärngesetz, die Verankerung des Nachtflugverbots im Landesentwicklungsplan, die Erfassung und Regelung von Fluglärm und die Dokumentation der bisherigen Arbeit und Positionen sowie die Diskussion über die Aufgaben des RDF. Zudem wurde das Gutachten Regionale Lärminderungsplanung abgenommen und verschiedene Phasen der Gutachten Belästigungsstudie und Immobilienpreisanalyse diskutiert und abgenommen.

Die Dokumentation der bisherigen Arbeit des RDF erfolgte bislang zu den Themen Nachtflugverbot, Reduzierte Landeklappenstellung, Kooperation Luft / Schiene und Lärmpunktekonto. Sie findet seit einem Beschluss des RDF vom 7. April 2006 in Form von Ergebnispapieren „Positionen des RDF zum Thema...“ statt. Mit dieser Form der Ergebnissicherung gegenüber der Öffentlichkeit wird auch eine Basis der verbleibenden Arbeit im RDF geschaffen.

Die Diskussion um die Zukunft des RDF nahm ihren Anfang in einer Diskussion im September zur künftigen Rolle des RDF und wurde fortgesetzt in der Auswertung der Wiener Flughafenmediation im November, in den Diskussionen zur Verabschiedung des Arbeitsprogramms und in der Dokumentation von Diskussionsständen und Positionen seit Februar sowie im Ver-

lauf der Planung des Szenarioprozesses im Mai und Juni. Insbesondere die Diskussion um die Neuausrichtung und die Aufgaben des im Jahr 2003 begonnenen Szenarioprozesses 2015+ als „Szenarioprozess 2035“ erwies sich als Diskussion über die Aufgaben des Forums und seiner Prioritäten. Parallel zu den Forumssitzungen fanden seit November auch Gespräche des Vorsitzenden mit einzelnen Mitgliedern zur zukünftigen Gestaltung einer nachhaltigen Balance der Flughafenregion statt. Diese Gespräche mündeten im Mai in der Gründung einer Arbeitsgruppe, deren Ziel die Prüfung des Spielraums für die Festschreibung eines möglichen Konsenses ist. In diese Arbeitsgruppe werden auch die Ergebnisse Arbeitsgruppen Kontingenzierung (seit Juli 2004) und Risikomanagement (seit Oktober 2005) einfließen.

Im Berichtszeitraum fanden unter Beteiligung des RDF außerdem drei Expertentagungen statt, zunächst am 6. Juli das vom Projektteam Ökologie und Gesundheit ausgerichtete Expertengespräch zum Modell eines "Praxisnetzwerkes" und dann das Expertenhearing Prämissencontrolling des Projektteams Langfristperspektiven am 14. Juli 2005. Die dort bereits entstandenen Erkenntnisse stehen im Einklang mit wesentlichen Ergebnissen der Prognose 2020, wie sie dem Forum Ende Juni auf der Klausursitzung vorgestellt wurden. Das RDF kooperierte mit der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Fluglärmkommissionen (ADF) und der Fluglärmkommission Frankfurt in der Organisation und Dokumentation eines Expertenworkshops zum Thema "Reformoptionen für die Erfassung von Fluglärm in Deutschland" am 15. März 2006. Die dort diskutierten wissenschaftlichen Modelle der Lärmerfassung fanden Eingang in die politische Diskussion um die Novelle des Fluglärngesetzes. In diese schaltete sich im

April auch das RDF ein als die Berichterstatter dreier Bundestagsfraktionen zum Fluglärmsgesetz die Forumssitzung in Langen besuchten.

Begleitung der formalen Verfahren

Die Arbeit im Berichtszeitraum war geprägt von einer entscheidenden Phase des Planfeststellungsverfahrens, des im September 2005 beginnenden Erörterungstermins (EÖT) in der Stadthalle Offenbach. Die auch im RDF seit 2000 geführten Diskussionen um den Bau der vierten Bahn wurden im Detail fachlich und juristisch aufgearbeitet und dargestellt. Das RDF begleitete diese Phase durch eine Verlagerung des Arbeitsschwerpunktes. Um den besonderen Belastungen der RDF-Mitglieder in der Zeit des EÖT gerecht zu werden, wurde einerseits die Arbeit von Forum und Projektteams eingeschränkt. Dem gestiegenen Informationsbedürfnis der Öffentlichkeit wurde andererseits im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit mit einem mobilen Bürgerbüro zu Beginn des EÖT und insgesamt vier öffentlichen Veranstaltungen zwischen Juli 2005 und März 2006 zu Aufgaben und Themen des EÖT Rechnung getragen.

Ausbaubefürworter wie Ausbaueegner bezogen sich im Verlauf des EÖT wiederholt auf Gutachten des RDF. Neben weiteren Mitgliedern des RDF stellte auch der Vorsitzende seine Positionen im EÖT dar. Trotz der im EÖT bisweilen heftig ausgetragenen Meinungsverschiedenheiten gelang es, im RDF eine konstruktive, verständnisorientierte Arbeitsatmosphäre aufrecht zu erhalten und sich weitergehenden Themen zu widmen. Dieser Wert des Forums wurde auch auf der Forumssitzung im

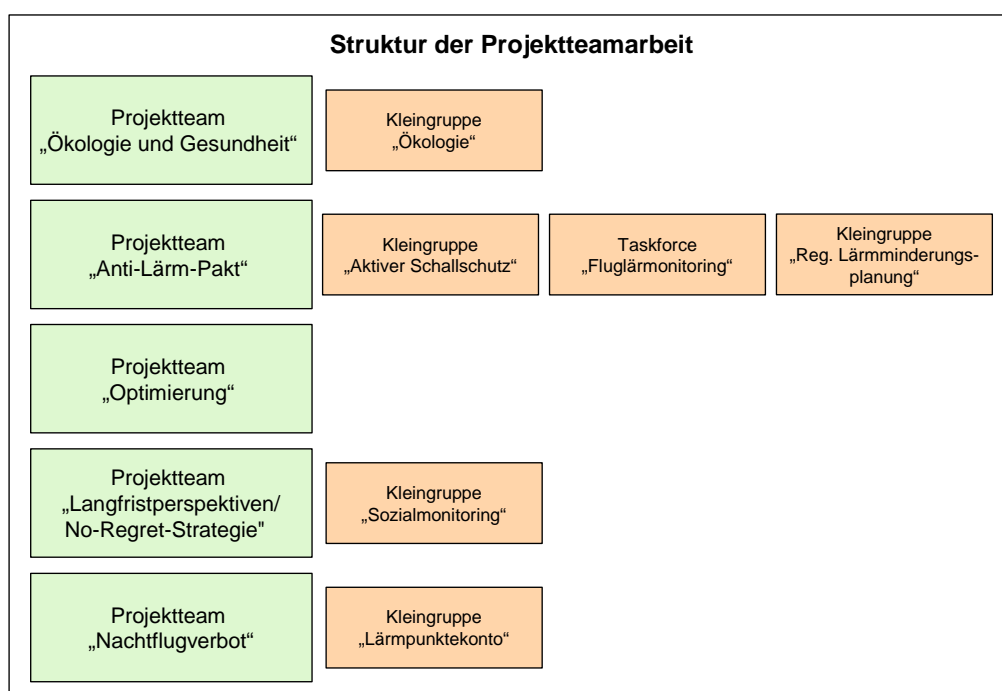
Mai 2006 deutlich, als Vertreter beider Seiten sowie Herr Graf und Herr Thiele vom Regierungspräsidium Darmstadt zum Rückblick auf den EÖT und den Ausblick auf den weiteren Fahrplan des Planfeststellung referierten und diskutierten. Herr Graf hob hierbei die bisher und auch zukünftig entscheidende Rolle des RDF bei der Vermittlung von Positionen hervor.

Neben dem Erörterungstermin des Planfeststellungsverfahrens konnten weitere administrative und politische Prozesse begleitet werden. Dazu gehörte die Änderung des Landesentwicklungsplanes und die Nachfolgeregelung des Lärmpunktekontos, beides durch das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL), sowie der parlamentarische Prozess der Novellierung des Fluglärmsgesetzes durch den Deutschen Bundestag. Gäste des RDF waren zu diesen Themen Herr Güttler und Herr Hermann vom HMWVL zum Thema Lärmpunktekonto im September, die Berichterstatter der Bundestagsfraktionen zum Fluglärmsgesetz von SPD, FDP und Linken, die MdBs Mühlstein, Kauch und Heilmann im April. Briefe und Stellungnahmen des Vorsitzenden gingen unter anderem an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zum Thema versetzte Landeschwelle, an das HMWVL zum Lärmpunktekonto, an Minister Rhiel und Ministerpräsident Koch zum Landesentwicklungsplan, sowie an den Umweltausschuss des Deutschen Bundestages zur Anhörung der Novellierung des Fluglärmsgesetzes.

DIE PROJEKTTEAMS

Die inhaltliche Arbeit des RDF erfolgt in den Projektteams, die entsprechend der verschiedenen Themenfelder aufgeteilt sind. In den Projektteams arbeiten auch Vertreterinnen und Vertreter aus Institutionen mit, die nicht im Regionalen Dialogforum vertreten sind. Innerhalb der Projektteams wer-

den Kleingruppen gebildet, die Themen vertieft bearbeiten. Zu den Gutachten des RDF werden so genannte Begleitkreise gebildet, welche die Gutachten betreuen. Die Struktur der Projektteamarbeit im Berichtszeitraum war folgende:



Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“

Das Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“ konzentrierte sich in diesem Jahr auf die folgenden Schwerpunktthemen: Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes, Optimierung eines Systems zum Fluglärmmonitoring und Regionale Lärminderungsplanung.

Die Kleingruppen Aktiver Schallschutz und die Task-Force Fluglärmmonitoring setzten ihre Arbeit zu spezifischen Fragestellungen fort. Zusätzlich wurde die Arbeit der Klein-

gruppe Regionale Lärminderungsplanung fortgesetzt, um die Umsetzung der Empfehlungen des gleichnamigen Gutachtens zu begleiten.

Aktiver Schallschutz

Ziel des Projektteams „Anti-Lärm-Pakt“ ist es, Fluglärm an seiner Quelle zu reduzieren. Hierzu werden im Projektteam und in der Kleingruppe „Aktiver Schallschutz“ flug-

betriebliche und flugsicherungstechnische Maßnahmen diskutiert und analysiert.

In diesem Kontext wurde als neues Thema die Optimierung von Flugrouten behandelt. Mit diesem Thema beschäftigte sich das Projektteam auf Antrag der Stadt Darmstadt. In Abstimmung mit der Fluglärmkommission wurde ein Arbeitsprogramm erstellt, in dessen Rahmen Flugroutenalternativen identifiziert werden sollen, in denen Potentiale zur Lärminderung bzw. zur Minderung der Anzahl der Lärmbetroffenen existieren. Am Beispiel der Abflugrouten Richtung Funkfeuer König sollen diese Optimierungsmöglichkeiten geprüft werden.

Die Frage, ob durch das ICAO-A-Verfahren (Steilstartverfahren) eine Lärminderung in Frankfurt erzielt werden kann, wird weiterhin kontrovers diskutiert. Ein von der Deutschen Lufthansa beauftragtes Gutachten zu diesem Thema wurde in der Kleingruppe Aktiver Schallschutz vorgestellt. Die Diskussion zu diesem Thema wird in der Kleingruppe unter Berücksichtigung weiterer aktueller Erkenntnisse fortgesetzt.

Zudem beschäftigte sich die Kleingruppe Aktiver Schallschutz mit der Frage, welche Auswirkungen ein Versetzen der Landeschwelle hätte. Eine vom Projektteam beauftragte Berechnung zu diesem Thema hatte zum Ergebnis, dass Bewohner durch das spätere Aufsetzen von Flugzeugen auf der Landebahn entlastet würden. In wenigen Gebieten würde die Lärmbelastung jedoch auch steigen. Die Kleingruppe beschäftigt sich derzeit weiterhin mit den Fragen der Genehmigungsfähigkeit, mit Sicherheitsaspekten und mit den nötigen Änderungen der Infrastruktur für diese Maßnahme.

Fluglärmmonitoring

Nachdem als wichtiger Erfolg der Task-Force Fluglärmmonitoring die neue Internetseite www.fluglaerm-frankfurt.de im April 2005 freigeschaltet worden war, beschäftigte sich die Gruppe in diesem Jahr schwerpunktmäßig mit den Themen „Umwelthaus“ und „Messung und Berechnung von Fluglärm“.

Die Task-Force begleitete einen Vergleich der Messungen zwischen der Fraport AG und dem Deutschen Fluglärmdienst (DFLD). Hierbei konnten Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den eingesetzten Systemen identifiziert werden. Weiterhin beschäftigte sich die Gruppe mit den Verfahren zur Berechnung von Fluglärm. In Präsentationen eingeladener Experten informierte sie sich über die aktuelle Diskussion zur geltenden Berechnungsvorschrift AZB, die derzeit überarbeitet wird.

Der Vorschlag zur Einrichtung eines Umwelthauses, als zentraler Ort der Information und Diskussion zu den Umweltauswirkungen des Flughafens, geht auf das Gutachten Fluglärmmonitoring des RDF zurück. Die Task-Force griff diesen Vorschlag auf und definierte in einem ersten Schritt mögliche Inhalte sowie Träger und Zielgruppen. Die Diskussion zu diesem Thema soll fortgeführt werden. Dabei soll es auch um die Integration der weiteren Monitoringssysteme, beispielsweise das Sozial- und Umweltmonitoring gehen, so dass die Diskussion zum Fluglärmmonitoring mit den weiteren Systemen zusammengeführt wird.

Die Task-Force wird sich weiterhin mit der Fortentwicklung der Internetseite, mit der Optimierung bestehender Mess- und Berechnungssysteme sowie der Qualitätssicherung der heutigen Angebote beschäftigen.

Regionale Lärminderungsplanung

Die Forderung nach einer regional koordinierten Lärminderungsplanung geht auf die Mediation zurück. Das Projektteam begleitete die Erstellung des Gutachtens „Regionale Lärminderungsplanung Rhein-Main-Region“, in dessen Rahmen Schallimmissions- und Konfliktpläne erstellt wurden. Die Gutachter Lärmkontor GmbH und Wölfel Meßsysteme GmbH schlossen das Gutachten im November 2005 ab.

Das Projektteam beauftragte zur Begleitung der im Gutachten empfohlenen Umset-

zungsschritte die Kleingruppe Regionale Lärminderungsplanung. Auf Basis der erstellten Karten gab diese eine Berechnung zur Identifikation so genannter „Hot Spots“ in Auftrag – Gebiete, in denen eine hohe Lärmbelastung besteht, die durch ihre Nutzungsart als lärmempfindlich einzustufen sind. Zudem werden derzeit bestehende Initiativen in der Rhein-Main-Region zur Lärminderungsplanung recherchiert. Auf dieser Basis sieht die Kleingruppe vor, unter Beteiligung weiterer Akteure die Planung von Maßnahmen zur Lärmreduktion zu entwickeln und zu unterstützen.

Projektteam „Ökologie und Gesundheit“

Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung

Zu Beginn des Berichtszeitraums, am 6. Juli 2005, beschäftigte sich das Projektteam in einem Expertengespräch mit der Frage, ob Beobachtungspraxen ein geeignetes Instrument zur Untersuchung des Einflusses von Fluglärm auf die Gesundheit sind. Dazu hatten im Projektteam zuvor mehrere Aktivitäten stattgefunden, wie beispielsweise Diskussion einer Längsschnittuntersuchung zu Herz-Kreislaufparametern und Schlafverhalten von Zu- und Wegzählern im Rhein-Main-Gebiet, eine Machbarkeitsstudie mit einem Teilprojekt umweltmedizinische Anamnese und Effektmonitoring und eine Literaturstudie zur Identifizierung geeigneter Parameter für eine Längsschnittuntersuchung zum Einfluss von Fluglärm auf Herz-Kreislaufkrankungen. Die Diskussion im Expertengespräch kommt zu dem Schluss, dass Beobachtungspraxen für die spezifische Fragestellung nach dem Zusammenhang von Lärm und Herz-Kreislaufkrankungen nicht die am besten geeignete Lösung sind.

Gutachten zur Belästigung durch Fluglärm

Bereits im Oktober 2004 startete die Arbeit am Gutachten „Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens“, einer auch im internationalen Vergleich äußerst breit angelegten Fluglärmwirkungsstudie im Rhein-Main-Gebiet. In einer Breiterhebung wurden die Lärmbelastung sowie Wohn-, Umwelt- und Lebensqualität von 2312 Anwohnern in Abhängigkeit von der Fluglärmbelastung untersucht. Dazu wurden Interviews durchgeführt und mit den individuell bestimmten Immissionspegeln von Flug-, Straßen- und Schienenverkehrsgeräuschen korreliert. Ergänzend dazu wurde in einer Vertiefungsstudie mit 200 Probanden ein Tagesprofil der individuellen Lärmbelastung erstellt. Mit Hilfe eines Taschencomputers wurde an vier aufeinander folgenden Tagen zu verschiedenen Tages- und Nachtrandzeiten das Ausmaß der Fluglärmbelastung in Abhängigkeit von Dauerschallpegeln, Anzahl sowie Pegelhöhen der realen Überflüge herausgearbeitet. Die Studie durchlief im

vergangenen Berichtsjahr die Vertiefungsphase und wurde in ihrem Verlauf intensiv durch das Projektteam, den Begleitkreis und eine wissenschaftliche Qualitätssicherung unterstützt und nähert sich in der zweiten Hälfte 2006 ihrem Abschluss.

Expertise aus Zürich

Im März 2006 präsentierte Mark Brink von der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETH Zürich) dem Projektteam die aktuelle „Lärmstudie 2000“ und diskutierte mit den Projektteammitgliedern die Ergebnisse der Lärmstudie im Hinblick auf die Rhein-Main-Belästigungsstudie. Die Schweizer Studie liefert ein aktuelles, detailliertes Bild davon, wie sich Fluglärm im Umfeld des Flughafens Zürich auf das Belästigungsempfinden und den Schlaf der Anwohner auswirkt. Sie gibt auch wichtige Informationen zu der Diskussion um den Schutz der Nachtrandstunden. Diskutiert wird in der Schweiz die Beurteilung der sogenannten Randstunden (von 22.00 bis 0.00 Uhr und von 6.00 bis 7.00 Uhr), da auch das Züricher Nachtflugverbot (momentan de facto von 0.00 Uhr bis 6.00 Uhr, mit Ausnahmen) nur für einen Teil der „Nacht“ gilt.

Studie zum Thema Blutdruck- und Herzfrequenzverhalten

Im Juni 2006 stellte ein Mitglied des Projektteams eine externe Studie zum Thema Blutdruck- und Herzfrequenzverhalten unter wechselnder Fluglärmexposition vor. In dieser Längsschnittstudie wurden über die Dauer von drei Monaten morgens und abends Blutdruck und Herzfrequenz von insgesamt 53 Probanden, unterteilt in eine West- und eine Ostgruppe, gemessen. Dabei zeigte sich unter anderem, dass die Korrelation zwischen Lärm und Herzfrequenz als unbedeutend, die zwischen Lärm

und Blutdruck jedoch als signifikant zu bezeichnen ist. Insbesondere waren in der Westgruppe die systolischen und diastolischen Blutdruckwerte statistisch hochsignifikant gegenüber der Ostgruppe erhöht. Auch wurde auf die klinische Bedeutung einer Erhöhung des mittleren Blutdrucks vom "optimalen" in den Bereich des "noch normalen" Blutdrucks hingewiesen.

Regionale Belastungsgrenzen und Umweltqualitätsziele für ein Umweltmonitoring

Auf Basis des im Jahr 2004 vorgestellten Konzeptes für ein Umweltmonitoring mit internationalem Vorbildcharakter wurde ein Policy-Papier erarbeitet, welches Schritte zur konkreten Umsetzung des Monitorings vorschlägt. Die geplanten Gespräche mit verschiedenen Akteuren zur Umsetzung und zur Identifizierung von Synergieeffekten wurden aufgenommen: Eine Arbeitsgruppe mit Vertretern aus Wirtschafts- und Umweltministerium sowie HLUg und RDF, angesiedelt in der Hessischen Staatskanzlei, hat die Arbeit begonnen und wird aus der RDF-Kleingruppe Ökologie unterstützt.

Die Frage nach den Auswirkungen von flugbetriebsinduzierten Beeinträchtigungen der Luftqualität beschäftigte das Projektteam auf mehreren Sitzungen. Hier wurde unter anderem die rechtliche Lage hinsichtlich Minimierungspflichten und weiteren Möglichkeiten der Senkung von Luftschadstoffen unter Mitwirkung von Professor Dr. Eckard Rehbinder, Experte für Umweltrecht, diskutiert. Dabei wurde deutlich, dass es derzeit nur eine sogenannte Bemühenspflicht, jedoch kein Optimierungsgebot gebe. Bei drohender oder möglicher Überschreitung sei die Lage eindeutiger: Hier bestehe eine Pflicht zur Luftreinhalteplanung. Die Mitglieder des Projektteams sprechen sich dafür aus, im Interesse der

Gesundheit für eine weitere Minimierung einzutreten, solange weitere Möglichkeiten der Senkung von Luftschadstoffen bestünden. Die Fraport AG präsentierte ihre Handlungsfelder und Maßnahmen zur Luftschadstoffminderung und Vermeidung. Die Notwendigkeit zur Reduktion sowohl von Lärm als auch von Schadstoffen sei als wichtiges Thema erkannt, doch der technische Stand führe zu einem Trade-off zwi-

schen Schadstoffen und Lärm, es sei noch nicht möglich, beides gleichzeitig zu reduzieren. Die Kleingruppe Ökologie erarbeitet Vorschläge zur weiteren Bearbeitung der Thematik Messungen/Berechnungen zu Schadstoffemissionen bzw. -immissionen, Darstellung von Emissionsanteilen sowie Priorisierung von Maßnahmen und Minderungszielen.

Projektteam „Optimierung“

Das Projektteam „Optimierung“ stellt sich Fragen zu Kooperationsmöglichkeiten mit anderen Flughäfen und der Bahn sowie zu einer besseren Ausnutzung der vorhandenen Strukturen des Flughafens. Auch das Thema Risikomanagement am Flughafen Frankfurt fällt in den Zuständigkeitsbereich des Projektteams. Mit der Umsetzung der Empfehlungen des gleichnamigen Gutachtens ist derzeit eine Arbeitsgruppe des Regionalen Dialogforums beschäftigt.

Optimierungsmöglichkeiten am Frankfurter Flughafen

Beim Thema „kapazitätssteigernde Maßnahmen“ geht es um die Frage, wie die vorhandene Infrastruktur und die eingesetzten Verfahren am Flughafen verbessert, und somit mehr Flugbewegungen abgefertigt werden können. Das Projektteam informierte sich in diesem Jahr in Präsentationen des Flughafenbetreibers und der Deutschen Flugsicherung über die aktuellen Aktivitäten zur Kapazitätssteigerung. Anschließend bereitete das Projektteam ein Expertenhearing zu dem Thema vor, dass im September 2006 durchgeführt werden

soll. Die Veranstaltung soll die Mitglieder des RDF unter anderem darüber informieren, welche Maßnahmen derzeit erforscht oder geplant werden, welche Kapazitätssteigerungen hierdurch zu erwarten sind und welche Auswirkungen auf die Lärmsituation diese haben könnten, bzw. in wie weit moderne An- und Abflugverfahren und andere Optimierungsmöglichkeiten lärmminimierend ausgestaltet werden können.

Kooperation Luft / Schiene

Im Rahmen dieses Arbeitspakets beschäftigt sich das Projektteam mit der Frage, wie die Verbindungen und die Serviceangebote zwischen Flughafen und Bahn verbessert werden können. Durch eine entsprechende Ausweitung der Kooperation zwischen den Verkehrsträgern kann erreicht werden, dass zukünftig vermehrt Kurzstreckenflüge auf die Bahn verlagert werden.

Das Projektteam verabschiedete in diesem Jahr ein Positionspapier zu diesem Thema. Das RDF wird sich soweit möglich auf politischer Ebene für eine Ausweitung der Kooperation einsetzen.

Projektteam „Langfristperspektiven/No-Regret-Strategie“

Das Projektteam hatte im vergangenen Jahr drei Hauptthemen aus dem Arbeitsprogramm: das Thema Prämissencontrolling, das Thema Internalisierung externer Kosten und das Gutachten Immobilienpreisanalyse. Ebenso diskutierte das Projektteam mögliche „Perspektiven RDF 2008“, also die Frage, welche Aufgaben das RDF in Zukunft haben könnte. Daneben wurde das Arbeitsprogramm aktualisiert und beschlossen, das Arbeitspaket „Folgeschritte aus der Stellungnahme Volkswirtschaftlicher Nutzen“ mit dem bereits abgearbeiteten Punkt „Mittel- und Langfristentwicklung auf dem Arbeitsmarkt Rhein-Main“ in einem Expertengespräch über „Aktuelle Entwicklungen am Arbeitsmarkt am Flughafen und in der Flughafenregion“ zu verbinden. Dieses Expertengespräch ist in Vorbereitung und wird auch einen Input zur KG Sozialmonitoring zu geben. Mit der Aufnahme der Arbeit in dieser Kleingruppe, der Durchführung von zwei Hearings (Prämissencontrolling im Juli 2005 und Internalisierung externer Kosten im Juni 2006) und der Begleitung des Gutachtens Immobilienpreismanagement war das Projektteam im Berichtszeitraum sehr aktiv.

Prämissencontrolling

Beim Expertenhearing Prämissencontrolling im Juni 2005 stellte Dr. Markus Schubert von der INTRAPLAN Consult GmbH die Luftverkehrsprognosen 2015 (Gutachten G 8 aus dem Planfeststellungsverfahren) vor. Dieter Wilken vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), Hartmut Kuhfeld vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) und Prof. Dr.-Ing. Dirk Zumkeller von der Universität Karlsruhe, Institut für Verkehrswesen, diskutierten und

würdigten die Frage nach der Robustheit der Prognosen für die Entwicklung des Flughafens in Bezug auf die entscheidenden Prämissen. Die Experten bescheinigten dem diskutierten Gutachten insgesamt ein sauberes und nachvollziehbares Vorgehen. Sowohl der Einfluß der Prämissen als auch die Robustheit der Prognose sei durch die Luftverkehrsentwicklung der vergangenen fünf Jahre bestätigt worden. Es wurde davon ausgegangen, dass die für 2015 prognostizierte Luftverkehrsmenge spätestens bis 2018 eingelöst werde. Einigkeit bestand auch darin, dass nicht lediglich quantitativ, sondern auch qualitativ und mit den Prämissen umgegangen werden solle, und dass BIP-Variationen sowie andere größere Faktoren im Rahmen eines Prognosekorridors oder durch Szenarien dargestellt werden sollten. Für die Mitglieder des Projektteams wirft die Neuauflage der Prognose 2020 jedoch erneut Fragen auf, die das Projektteam noch beschäftigen werden.

Internalisierung externer Kosten

Das Thema Ermittlung der externen Kosten war schon im Mediationsverfahren thematisiert worden. Die Diskussion eines Expertenhearings im Jahr 2001 über externe Kosten und ihren volkswirtschaftlichen Nutzen führte schließlich zur Vergabe eines Gutachtens zur Quantifizierung der externen Kosten an das Institut für Energiewirtschaft und Rationelle Energieverwendung (IER) unter Prof. Friedrich an der Universität Stuttgart, welches im Herbst 2003 vorgestellt wurde. Neben der quantitativen Ermittlung externer Kosten am Flughafen stellte es Vorschläge zur Internalisierung entsprechend der Zielrichtung der EU zur ‚fairen‘ Bepreisung aller Verkehrsträger vor. Im Anschluss wurden Vorschläge zur weite-

ren Auseinandersetzung mit dem Thema entwickelt. Diese lassen sich in der Zielsetzung dieses Expertenhearings zusammenfassen, welche existierenden und möglichen Internalisierungsinstrumente in welchen Kostenkategorien sinnvoll seien. Nach der Vorstellung des Gutachtens und der Vorschläge durch Prof. Friedrich diskutierten Martin Löhle als externer Mitarbeiter der Fraport AG, Emanuel Fleuti vom Unique Airport Zürich, Dr. Wolfgang Schade vom Fraunhofer Institut ISI, Markus Maibach von INFRAS und Dr. Georg Bühler vom Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH ZEW Möglichkeiten und Grenzen der Internalisierung und erarbeiteten Vorschläge, die in die weitere Arbeit des Projektteams einfließen werden.

Gutachten Immobilienpreisanalyse

Die Entwicklung der Immobilienwerte im Umfeld des Flughafens war bereits in der Mediation ein wichtiges Thema. Die Vergabe des Gutachtens im Juni 2005 erfolgte auf der Basis des Gutachten des RDF zu den Externen Kosten und der Synopse zu den volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens, eines Expertenhearing sowie Diskussionen im Forum und im Projektteam. Seither begleiteten Mitglieder des Projektteams das Gutachten im Begleitkreis sowie durch die Diskussion der bisherigen zwei Zwischenberichte.

Projektteam „Nachtflugverbot“

Die Mediation forderte das Nachtflugverbot, das RDF und das Projektteam Nachtflugverbot haben die Aufgabe für die Umsetzung des Nachtflugverbots zu sorgen. Das Projektteam betreute hierfür zwei entscheidende Gutachten zu zwei wesentlichen Fragen: Wie kann das Nachtflugverbot

Perspektiven RDF 2008

Die bisherige Arbeit des RDF und des Projektteams LFP sowie Perspektiven der Arbeit bis zum Entscheid über den Planfeststellungsantrag und darüber hinaus war zwischen März und Juni 2006 Gegenstand einer schriftlichen Umfrage unter Mitgliedern des Projektteams. Dabei entstand ein in Kritik und positiver Würdigung ausgewogenes Meinungsbild ohne Anspruch auf Repräsentativität, das vom Projektteam sehr nachdenklich diskutiert wurde. Deutlich wurde dabei der bleibende Bedarf, bestimmte Aufgaben des RDF, wie die Vermittlung im Dialog und die Herstellung von Transparenz, zu erfüllen. Angeregt wurde von einigen Teilnehmern auch die verstärkte Kooperation mit anderen regionalen Institutionen und Akteuren.

Sozialmonitoring

Eine Arbeitsgruppe aus dem Projektteam Langfristperspektiven beschäftigt sich auch mit der Frage von sozialen Entwicklungen, die durch den Einfluss des Flughafens und seine wirtschaftliche Bedeutung sowie den Fluglärm induziert werden könnten. Dabei geht es zunächst darum Sinnhaftigkeit und Machbarkeit eines Monitorings, das eine möglichst frühzeitige Erkennung möglicher positiver sowie negativer Trends sozialer Entwicklungen erlaubt, zu prüfen.

rechtssicher verankert werden? Wie kann das Nachtflugverbot praktisch umgesetzt werden?

Zu beiden Fragen kann nach über fünf Jahren Arbeit eine positive Bilanz gezogen werden. Als wesentlicher Baustein zur

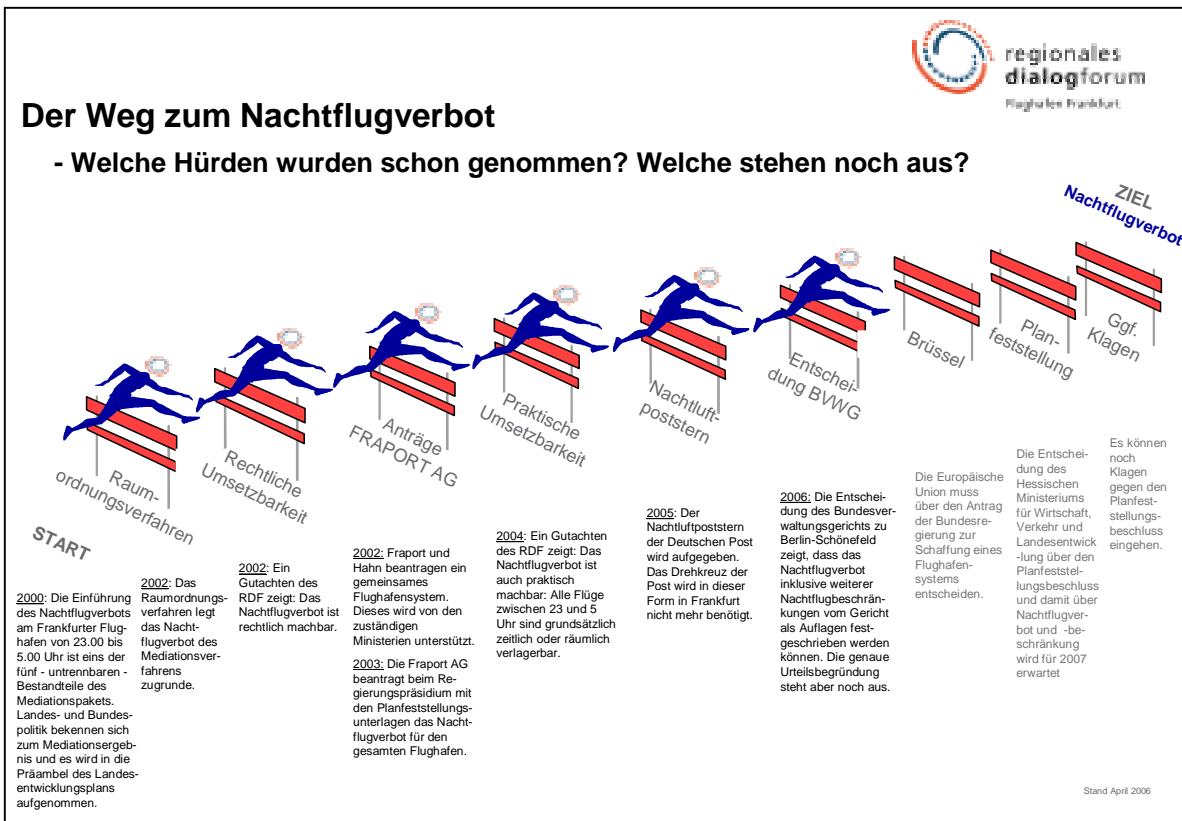
rechtlichen Absicherung wurde das Nachtflugverbot bereits von der Fraport AG mit den Planfeststellungsunterlagen beantragt. Daneben unterstützt der laufende Antrag eines Flughafensystems mit Hahn das geplante Nachtflugverbot. Das Gutachten zur Rechtlichen Umsetzbarkeit des Nachtflugverbots zeigte, wie das Nachtflugverbot rechtssicher umgesetzt werden kann. Wichtig dabei ist auch, konkret zu prüfen, wie Nachtflüge verlagert werden können, um rechtzeitig negative Auswirkungen des Nachtflugverbots aufzuzeigen. Auf diese Weise können die Aspekte bei der Entscheidung berücksichtigt werden.

Eine genaue Analyse der Betroffenheit legte daher das RDF-Gutachten zur praktischen Umsetzung des Nachtflugverbots aus dem Jahr 2004 vor. Das Ergebnis des Gutachtens lautet, alle derzeitigen Nachtflüge sind entweder zeitlich oder räumlich verlagerbar. Die Gutachter haben verschiedene Vorschläge gemacht, wie die Auswirkungen der vom

Nachtflugverbot betroffenen Airlines zu mildern wären. Auf Basis der vorgeschlagenen Abmilderungs- und Kompensationsmaßnahmen wurden mit den Airlines Interviews geführt. Eine Zusammenfassung der Gespräche liegt vor. Die meisten Maßnahmen wurden jedoch entweder als kaum ausreichend oder wenig realistisch angesehen. Die betroffenen Fluggesellschaften regten daher einheitlich an, über Ausnahmeregelungen zu diskutieren.

Urteil des Bundesverwaltungsgerichts bestätigt den Weg zu einem Nachtflugverbot

Rückenwind erhielt das RDF-Nachtflugverbot durch das höchstrichterliche Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Ausbau des Flughafens in Berlin-Schönefeld vom 16. März 2006. Hier hatte der Flughafenbetreiber kein Nachtflugverbot beantragt, durch das Gericht aber für viele unerwartet einschneidende Nachtflugbeschränkungen auferlegt bekommen.



In seiner Presseinformation stellte der Vorsitzende des RDF, Professor Johann-Dietrich Wörner, daher fest: „Die Entscheidung aus Berlin zeigt, dass Nachtflugbeschränkungen einschließlich eines Nachtflugverbots kein frommer Wunsch sind, sondern dort sogar vom Gericht als Auflagen festgeschrieben wurden“. Das Urteil muss nun im Detail auf die Übertragbarkeit auf Frankfurt geprüft werden.

Lärmpunktekonto

Zweiter Schwerpunkt der Projektteamarbeit war die anstehende Änderung für das Lärmpunktekonto. Dabei sollte sichergestellt werden, dass die Nachtflüge beschränkt werden und dass die bisher nicht umfassten Verfrühungen und Verspätungen angegangen wird. Ursprünglich sollte die Neuregelung zum Winterflugplan 2005/2006 in Kraft treten. Auf Grund zahlreicher divergierender Stellungnahmen der verschiedenen Interessensgruppen wurde jedoch zunächst die bestehende Regelung zum Lärmpunktekonto beibehalten. Für den Winterflugplan 2006/2007 wurde dann eine veränderte Regelung erarbeitet. Hierzu wurde das RDF erneut um eine Stellungnahme gebeten. Die Kleingruppe Lärmpunktekonto erarbeitete eine gemeinsame Stellungnahme. Sie fasste die unterschiedlichen Positionen zum Lärmpunktekonto zusammen. Professor Wörner schickte Ende März seine Stellungnahme zum

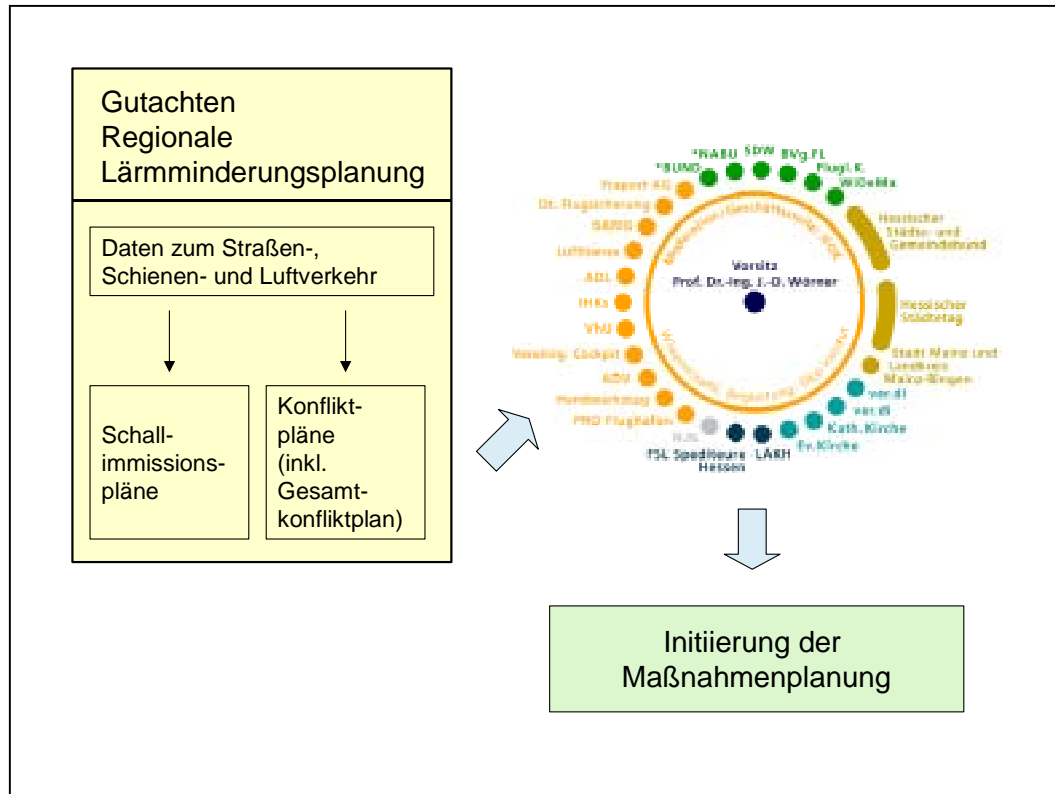
Lärmpunktekonto an das zuständige hessische Wirtschaftsministerium. Als Vorsitzender des RDF begrüßte er die Fortführung des Lärmpunktekontos. Daneben bedankte er sich für die Aufnahme einer Option zur Berücksichtigung von Verspätungen und Verfrühungen, wie sie im RDF thematisiert wurde. Denn zahlreiche Flüge fielen in der Vergangenheit - obwohl anders geplant - in die Mediationsnacht zwischen 23.00 Uhr abends und 5.00 Uhr morgens. Er regte weiter an, die Lärmkategorie eins aufzuteilen und die Antragsfrist des Nachtschutzprogramms der Fraport nicht wie geplant zu beenden, sondern weiter zu führen.

Positive Bilanz zur Arbeit des Projektteams

Die Bilanz zeigt: Zahlreiche Arbeitspakete des Projektteams Nachtflugverbot wurden in den vergangenen Jahren erfolgreich abgeschlossen. Noch ausstehende Aufträge, wie die weitere Diskussion zu möglichen Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen der vom Nachtflugverbot betroffenen Airlines sind vom Projektteam vorbereitet, müssen aber an andere Stelle abgeschlossen werden. Die Mitglieder des Projektteams haben daher beschlossen die Arbeit des Projektteams zwischenzeitlich ruhen zu lassen.

ABGESCHLOSSENE GUTACHTEN DES RDF

Regionale Lärminderungsplanung Rhein-Main-Region



Ziel der Regionalen Lärminderungsplanung ist, auf Basis der Schallimmissions- und Konfliktpläne, ein regional ausgewogenes Maßnahmenpaket zur Lärminderung zu erarbeiten. Hierzu sollen anhand der Darstellung der Gesamtlärmsituation Belastungen identifiziert und geeignete Schallschutzmaßnahmen geplant werden. Die Forderung nach einer Regionalen Lärminderungsplanung in der Region ergibt sich bereits aus den Ergebnissen und Empfehlungen der Mediation zum Ausbau des Flughafens. Dabei hat sich herausgestellt, dass eine regionale und überfachliche Herangehensweise besonders im Kontext des Fluglärms zielführend ist.

Das Gutachten „Regionale Lärminderungsplanung Rhein-Main-Region“ stellte den ersten Schritt der Regionalen Lärminderungsplanung dar. Es wurde im November 2005 abgeschlossen. Erstmals in Deutschland wurden im Rahmen des Gutachtens für ein so großes Gebiet Lärm- und Konfliktkarten erstellt.

Der nächste Arbeitsschritt, die Maßnahmenplanung, war nicht Teil des Gutachtens. Dieser wird derzeit von der Kleingruppe Regionale Lärminderungsplanung vorbereitet.

Beteiligte Gutachter	Qualitätssicherer	Laufzeit des Gutachtens
Lärmkontor GmbH Wölfel Meßsysteme Software GmbH	TÜV Süd Gruppe – Niederlassung Frankfurt Umweltservice Dr. Erich Krämer	Beginn: Juni 2004 Ende: November 2005

LAUFENDE GUTACHTEN DES RDF

Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens

Das RDF hat eine Studie zur Erfassung der Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens vergeben. Ziel der Studie ist es zu klären, in welchen zeitlichen Intervallen und in welcher Ausprägung die Bevölkerung auf verschiedene Fluglärmpegel reagiert und in welchen Pegelstufen eine erhebliche Ausprägung der Belästigung zu verzeichnen ist. Die Belästigungsstudie hat folgende Aufgabenstellung:

- 1) Breitenerhebung der fluglärmverursachten Belästigung in der Rhein-Main-Region im Hinblick auf Lebenszufriedenheit und gesundheitsbezogene Lebensqualität
- 2) Herausarbeitung des Ausmaßes der Fluglärmbelästigung zu verschiedenen Tages- und Nachtrandzeiten in Abhängigkeit von Dauerschallpegeln, Anzahl sowie Pegelhöhen der realen Überflüge

Um aussagefähige Antworten geben zu können, wurden mehr als 2300 Flughafen-anwohner befragt. Damit ist die Studie weltweit eine der größten. Von den 2300 Probanden wurden 200 noch genauer befragt. Sie gaben stündlich ihre Belästigung in einen Handcomputer ein. Dadurch entstand ein aktuelles Tagesprofil der individuellen Lärmbelästigung an jeweils vier auf-

einanderfolgenden Tagen.

Von besonderem Interesse sind die Randstunden des Tages und der Nacht, also die Zeit morgens zwischen 6 Uhr und 8 Uhr und abends von 20 Uhr und 22 Uhr. In der Studie werden jedoch auch andere Zeiträume untersucht. Am Ende der Studie soll ein Profil für den Tag und die Nacht erstellt werden, an dem sich die Belästigung der Menschen durch den Fluglärm ablesen lässt. Die Studie untersucht außerdem, wie sich der Fluglärm zum Beispiel auf die Lebensqualität und die Wohnzufriedenheit auswirkt.



Das Gutachten soll im vierten Quartal 2006 vorliegen und wurde an eine Bietergemeinschaft Fluglärmwirkungen (ZEUS GmbH, Bochum und Hörzentrum Oldenburg, Oldenburg) vergeben. Die Qualitätssicherung wurde aufgeteilt auf verschiedene Kompetenzbereiche an die folgenden Personen vergeben:

- Gebietsauswahl und Methodendiskussion: Professor Dr. Dr. H.-Erich Wichmann, Forschungszentrum für Umwelt und Gesundheit GmbH, Neuherberg

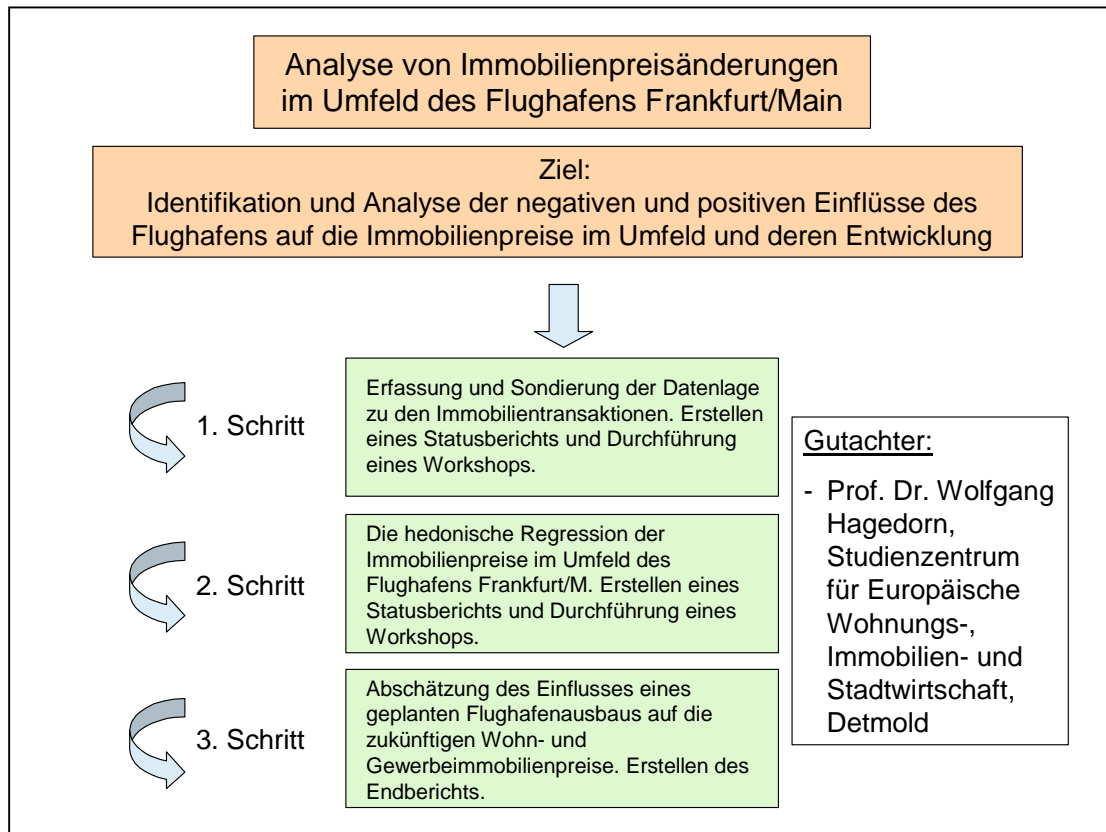
- Probandengewinnung und Akustik: Dr. Alexander Samel, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Köln

- Fragebogenentwurf und Instrumente: Prof. M. Bullinger, Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf

- Zusammenführung der Ergebnisse und
- Vorbereitung der Vertiefung: Dr. Martin van den Berg, Ministerium für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt, Den Haag, Niederlande; Professor Barbara Griefahn, Universität Dortmund; Professor August Schick, Universität Oldenburg

Beteiligte Gutachter	Qualitätssicherer	Laufzeit des Gutachtens
<p>Arbeitsgemeinschaft Fluglärmwirkung: ZEUS GmbH Dirk Schreckenberger</p> <p>Hörzentrum Oldenburg Dr. Markus Meis</p>	<p>Gebietsauswahl und Methodendiskussion: Professor Dr. Dr. H.-Erich Wichmann Forschungszentrum für Umwelt und Gesundheit GmbH, Neuherberg</p> <p>Probandengewinnung und Akustik: Dr. Alexander Samel Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V., Köln</p> <p>Fragebogenentwurf und Instrumente: Professor Dr. Monika Bullinger, Universitätsklinikum Hamburg-Eppendorf</p> <p>Zusammenführung und Vorbereitung der Vertiefung: Dr. Martin van den Berg Ministerium für Wohnungswesen, Raumordnung und Umwelt, Den Haag, Niederlande</p> <p>Professor Barbara Griefahn Universität Dortmund, Dortmund</p> <p>Professor August Schick Carl-von-Ossietzky-Universität, Oldenburg</p>	<p>Beginn: September 2004 Ende: September 2006</p>

Immobilienpreisänderungen im Umfeld des Frankfurter Flughafens



Auf der Basis einer Leistungsbeschreibung für ein Gutachten zur Analyse von Immobilienpreisänderungen des Projektteams Langfristperspektiven beauftragte das RDF am 17. Juni 2005 Herrn Prof. Wolfgang Hagedorn vom SEurWIS-Institut aus Detmold mit dem Gutachten und Herrn Markus Maibach von INFRAS aus Zürich mit der Qualitätssicherung.

Der Schwerpunkt der Untersuchung liegt dabei auf Wohnimmobilien, aber so weit wie möglich sollen auch Gewerbeimmobilien berücksichtigt werden. Im Fokus stehen sowohl potenziell negative Einflüsse auf die Immobilienpreise, beispielsweise bedingt durch die besondere Lärm- und Emissions-situation, als auch mögliche positive Einflüsse bedingt durch eine gesteigerte Nach-

frage aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung des Flughafens für die Region. Bei den möglichen positiven Einflüssen werden insbesondere die sehr gute Verkehrsanbindung von Standorten über den Flughafen und die damit verbundenen Skalenvorteile und höhere Faktorproduktivitäten (Arbeitsproduktivität, Kapitalproduktivität und Flächenproduktivität) berücksichtigt. Das Gutachten soll beide genannten Effekte getrennt voneinander quantifizieren und im Hinblick auf ihre Bedeutung in Relation zu einander diskutieren.

Die ersten zwei Phasen des Gutachtens sind bereits abgeschlossen und vom RDF auch abgenommen worden. In Phase 1 ging es um die Erfassung und Sondierung der Datenlage zu den Immobilientransakti-

onen. Der Gutachter wies nach, dass auf der Basis der identifizierten Kauffälle in den drei Treatmentregionen eine wissenschaftlich abgesicherte und sinnvolle Analyse der Immobilienpreisänderungen und Quantifizierung der Einflussfaktoren des Flughafens Frankfurt/M. auf die Immobilienpreise möglich ist. Zwei Begleitkreissitzungen begleiteten diesen Auftakt, der Qualitätssicherer bewertete die Herangehensweise und Methodik des Gutachters. Der Statusbericht wurde am 10. Februar 2006 im Forum vorgestellt, und es erfolgte ein Beschluss zur Fortführung.

Gegenstand der Phase 2 war die hedonische Regression der Immobilienpreise im Umfeld des Flughafens Frankfurt/M.. Der Gutachter hatte nachzuweisen, dass es machbar ist, mit den Ergebnissen der flughafenspezifischen hedonischen Regression

eine Übertragung der Ergebnisse für den geplanten Ausbau des Flughafens vorzunehmen (2015). Die Diskussion des Zwischenberichts umfasste neben der Stellungnahme der Qualitätssicherung und der Vorstellung in Projektteam und Forum auch ein Begleitkreistreffen mit Ortsbegehung. Auf der Klausursitzung des Forums vom 30. Juni / 1. Juli 2006 erfolgte ein Beschluss über die Fortführung des Gutachtens.

In Phase 3 des Gutachtens wird der Einfluss eines geplanten Flughafenausbaus auf die zukünftigen Wohn- und Gewerbeimmobilienpreise in der Region abgeschätzt. Ein Begleitkreistreffen sowie das Projektteam LFP am 11. Oktober 2006 werden den Abschlußbericht prüfen. Geplant ist, das Gutachten am 17. November im Forum vorzustellen und über die Abnahme des Gutachtens zu beschließen.

<p>Gutachter (vorbehaltlich Vertragsabschluss)</p> <p>Prof. Wolfgang Hagedorn Fachhochschule Lippe & Höxter</p>	<p>Qualitätssicherer (vorbehaltlich Vertragsabschluss)</p> <p>INFRAS, Zürich Gerechtigkeitsgasse 20</p>	
--	--	--

DIE PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT DES RDF

DIE PRESSEARBEIT

In kontinuierlicher Pressearbeit hält die RDF-Geschäftsstelle die regionalen und überregionalen Medien aus den Bereichen Print, Hörfunk, TV und Internet über die Arbeit des Dialogforums auf dem Laufenden. Gegenstand der Pressemitteilungen und Pressegespräche sind die aktuellen Arbeitsschwerpunkte, laufende Gutachten oder Veranstaltungen des RDF.

Schwerpunkte der Medienarbeit im Berichtszeitraum waren das geplante Nachtflugverbot sowie das Planfeststellungsverfahren und der damit verbundene Erörterungstermin. Das RDF informierte die Presse außerdem zu den Stellungnahmen des Vorsitzenden sowie den Informationsveranstaltungen.

DAS NEUE BÜRGERBÜRO IN FRANKFURT-SACHSENHAUSEN

Nach fünf Jahren am Standort Rüsselsheim hat das RDF Bürgerbüro seine Pforten geschlossen und ist nach Frankfurt-Sachsenhausen umgezogen. „Wir waren in diesen Jahren für die Bürger die Anlaufstelle für alle Fragen zum Flughafenausbau. In zahllosen Gesprächen stand unser Bürgerbüro-Team den Menschen der Region zur Verfügung, über 300 mal liehen sich Bürger die Schallpegelmessgeräte aus, um die Lärmbelastung zu prüfen und in fast 50 Dialogstunden stellten sich Experten und Verantwortliche den Fragen und der Kritik“, fasst der RDF-Vorsitzende Professor Wörner die Erfolge des Bürgerbüros zusammen.

Das Bürgerbüro bietet den Besuchern auch in den neuen Räumlichkeiten eine kleine Bibliothek mit schriftlichem Material und Videos zu Themen wie Lärm, Lärmwirkung oder der Geschichte des Flughafenkonfliktes an. Bürger können am Computer



Am 1. Dezember 2005 eröffnete das RDF sein Bürgerbüro in Frankfurt Sachsenhausen.

prüfen, wie laut der Fluglärm bei ihnen zuhause jetzt und im Falle eines Ausbaus ist, sie können Schallpegelmessgeräte ausleihen und erhalten aktuelle Informationen rund um den Ausbau des Frankfurter Flughafens.

DAS BÜRGERNETZWERK

Bürgerinnen und Bürger sowie Multiplikatoren aus der Region, denen das Thema Flughafenausbau ganz besonders am Herzen liegt, können Mitglied im Bürgernetzwerk des RDF werden. Das Netzwerk bietet ihnen die Möglichkeit, sich umfassend und aktuell über die Ausbaudebatte zu informieren und die Diskussion selbst mitzubestimmen. Fast 500 Netzwerkerinnen und Netzwerker stehen aktuell in Kontakt zum Dialogforum. Mit ihrem Engagement und ihren

Vorschlägen geben sie wichtige Impulse für die aktuelle und die zukünftige Arbeit des RDF. Den Mitgliedern des Bürgernetzwerks bietet das Forum einen besonderen Service: Sie beziehen den Dialogbrief des RDF mit aktuellen Informationen und Hintergrundberichten. Im Vorfeld von RDF-Veranstaltungen erhalten sie die Unterlagen zum jeweiligen Thema und können sich vorab einlesen und die Veranstaltungen gut informiert stärker mitgestalten.

DER DIALOGBRIEF



Als feste Größe in der Öffentlichkeitsarbeit des RDF hat sich der Dialogbrief etabliert. Der bürgernahe Informationsservice erscheint in einer Auflage von 4000 Exemplaren und informiert regelmäßig über den aktuellen Stand der Arbeit im RDF.

Ein Thema in diesem Berichtszeitraum war das Planfeststellungsverfahren und damit verbunden die Rolle des RDF. Der Dialogbrief informierte außerdem über die Flughafen-Mediation in Wien, die Fluglärmmesse in Darmstadt, das Hearing zum Prämissencontrolling, ein Expertengespräch zum Praxisnetzwerk sowie über die EU-Arbeitsgruppe Airport Noise. Eine wichtige Rolle im Dialogbrief spielte auch das Thema Lärm: Berichtet wurde unter anderem über den aktiven Schallschutz, die Flugspuren der DFS, eine Fluglärm Studie und die Lärmwerte des A380. Eine komplette Ausgabe widmete sich Anfang des Jahres 2006 auch aus aktuellem Anlass dem Thema Flugrouten.

DIE NEUGESTALTETE INTERNETSEITE WWW.DIALOGFORUM-FLUGHAFEN.DE

Im Berichtszeitraum wurde der Umbau der RDF-Internetseite abgeschlossen: Neben einer neuen Gestaltung und einer übersichtlichen Navigationsstruktur setzt die

neue Seite auch inhaltlich andere Schwerpunkte. Während es bei der bisherigen Seite im wesentlichen darum ging, den Nutzern die Struktur des RDF zu erklären,

stehen jetzt die Themen und die Erfolge des RDF im Mittelpunkt.

Welchen zentralen Service bietet die Homepage? Im neuen Online-Forum auf Basis der Weblog-Technik können die Bürger mit Experten und anderen Bürgern über den geplanten Flughafenausbau in Frankfurt diskutieren. Sie können aber auch selbst eine Debatte anstoßen. Wenn Bürger dem Bürgernetzwerk beitreten, können sie als Autoren im RDF-Weblog tätig werden. Wer sich informieren will, woran das RDF eigentlich arbeitet, bekommt Antwort unter der Rubrik „Themen“. Ein Klick zeigt auf einen Blick alle Themen, mit denen sich die 33 Mitglieder befassen. Zu jedem der acht großen RDF-Themen sind außerdem Hintergrundinformationen hinterlegt. Wissenschaftliche Gutachten und die Ergebnisse von Experten-Anhörungen sind knapp und

verständlich zusammengefasst. Und was bringt der Dialog konkret? Von den Fortschritten beim Nachflugverbot bis zum



lärmmindernden Sinkflug: Auf der Homepage sind die bisherigen Erfolge des RDF schwarz auf weiß nachzulesen. Außerdem finden sich Stimmen der Akteure zur Arbeit des RDF.

DIE INFORMATIONSVERANSTALTUNGEN DES RDF

Veranstaltung	Ort	Datum
Möglichkeiten und Grenzen des Planfeststellungsverfahrens	Raunheim	22. Juli 2005
Aktiver Schallschutz: Den Fluglärm an der Quelle bekämpfen	Offenbach	18. Oktober 2005
Welche Folgen hat der Lärm für die Menschen der Region?	Zeppelinheim	23. November 2005
Endlich Nachtruhe? – Wie lässt sich ein Nachtflugverbot in Frankfurt umsetzen?	Rüsselsheim	14. Dezember 2005
Flugrouten – Wer entscheidet, wo es laut wird?	Wiesbaden	22. März 2006
Zukunftswerkstatt „Rhein-Main-Region 2035“	Mörfelden-Waldorf	13. Juni 2006

Möglichkeiten und Grenzen des Planfeststellungsverfahrens

Der überfüllte Saal in Raunheim machte es deutlich: Das Bedürfnis der Menschen in der Region ist groß, ihr Mitspracherecht beim Planfeststellungsverfahren zum Flug-

hafenausbau geltend zu machen. Über 140 Bürgerinnen und Bürger kamen am 20. Juli zur Veranstaltung des RDF, um sich zu informieren und mit Experten zu diskutie-

ren. Rede und Antwort standen Professor Jörg Berkemann, Richter am Bundesverwaltungsgericht a. D., Jürgen Wächtler vom Hamburg Airport, Klaus-Peter Güttler vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, Horst Amann von der Fraport AG sowie der Bürgermeister der Stadt Raunheim, Thomas Jühe. Professor Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des RDF, moderierte die Veranstaltung.

Wie sehen die Chancen und Risiken des Erörterungstermin im September 2005 aus? Diese Frage stand im Mittelpunkt des Vortrags von Prof. Berkemann. Dabei konnten

auch Unklarheiten bezüglich des administrativen Ablaufs beim Erörterungstermin oder der anschließenden Klagemöglichkeiten der Bürger, Kommunen und Verbände ausgeräumt werden. Damit kam das RDF seinem Ziel ein gutes Stück näher, das „Fachchinesisch“ des Verfahrens zu übersetzen und damit mehr Transparenz zu schaffen. Neben der sachlichen Information bot die Veranstaltung den Bürgern auch ein Forum, um sich mit Experten und Verantwortlichen über die „politischen“ Aspekte des Planfeststellungsverfahrens wie Arbeitsplatzeffekte des Ausbaus oder Durchsetzbarkeit des Nachtflugverbots auszutauschen.

Aktiver Schallschutz: Den Fluglärm an der Quelle bekämpfen

Ein konstruktiver Dialog zwischen Bürgern und Verantwortlichen ist möglich – dies zeigte die Veranstaltung zum Thema Schallschutz am 18. Oktober 2005 in Offenbach. Über 50 Bürger informierten sich in Offenbach über Methoden des aktiven Schallschutzes, durch die Flugzeuge bei Start und Landung weniger Lärm verursachen. Im Mittelpunkt stand dabei die Frage, welche Möglichkeiten es gibt und wie sie am Flughafen angewandt werden. Neben dem RDF informierte die Fluglärmkommission, die Deutsche Flugsicherung, Fraport und die Deutsche Lufthansa über das Thema.

Experten aus der Praxis standen an Informationsständen für Fragen bereit und erklärten die Hintergründe. In der anschließenden Podiumsdiskussion diskutierten die Besucher mit Prof. Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des RDF, Thomas Jühe von der Fluglärmkommission, Michael Kraft von der Deutsche Flugsicherung, Stefan Mauer von Fraport sowie Markus Kreher von der Deutschen Lufthansa. Die Diskussion verdeutlichte einerseits die Einschätzungen der verantwortlichen Institutionen, andererseits brachten auch die Bürger ihre Forderungen zum Ausdruck. Damit gab die Veranstaltung einen zusätzlichen Impuls für die weitere Arbeit des RDF zum aktiven Schallschutz.

Welche Folgen hat der Lärm für die Menschen der Region?

Ein kostbares Gut stand im Mittelpunkt der Diskussionsveranstaltung des RDF am 23. November 2005: die Nachtruhe. Über 40

Bürgerinnen und Bürger der Region kamen ins Bürgerhaus nach Zeppelinheim, um sich über die Folgen des Fluglärms zu informie-

ren und zu diskutieren. Eingeladen hatte das RDF anlässlich des aktuellen Tagesordnungspunktes „Lärmauswirkungen“ im Erörterungstermin des Planfeststellungsverfahrens. Wieder einmal konnte das RDF zwei renommierte Experten bieten: Mark Brink von der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETH Zürich) und Professor Jörg Berkemann, Richter am Bundesverwaltungsgericht a.D.

Mit seiner „Lärmstudie 2000“ präsentierte Mark Brink den Bürgern ein aktuelles, detailliertes Bild davon, wie sich Fluglärm im Umfeld des Flughafens Zürich auf das

Belästigungsempfinden und den Schlaf der Anwohner auswirkt. „Gerade für die Frage der Nachtrandstunden, also von 22 bis 23 und von 5.00 bis 6.00 Uhr sind die Ergebnisse aus Zürich bedeutsam“, so Professor Wörner. „Wenn das erste Fluggeräusch in der Regel zu den stärksten körperlichen Reaktionen führt, hilft es nicht, allein die Zahl der Flüge zu reduzieren. Dann müssen wir über den Maximalpegel und den Verlauf des Einzelschallereignisses als entscheidende Größe sprechen.“ Auskunft über den juristischen Hintergrund zu allen Aspekten der Fluglärmfolgen gab Professor Jörg Berkemann.

Endlich Nachtruhe? – Wie lässt sich ein Nachtflugverbot umsetzen?

Das Nachtflugverbot ist für die Bürger der Region eines der zentralen Themen bei der Diskussion um den geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt. Das RDF sorgt mit seiner Arbeit dafür, das Nachtflugverbot rechtlich abzusichern und untersuchte die praktische Umsetzbarkeit. Rund 60 Bürgerinnen und Bürger waren am 14. Dezember 2005 nach Rüsselsheim gekommen, um sich zu informieren und intensiv zu diskutieren.

Wie könnte ein Nachtflugverbot in Frankfurt praktisch umgesetzt werden? Auf welche rechtlichen Grundlagen kann sich ein Nachtflugverbot stützen? Könnte die EU das Nachtflugverbot verhindern? Und was sind die Konsequenzen eines Planfeststellungsbeschlusses? Solche Fragen werden schlussendlich über die Nachtruhe am Frankfurter Flughafen entscheiden. Antworten gaben die Experten: Professor Reinhard Sparwasser, einer der Gutachter des RDF-Rechtsgutachtens zur rechtlichen

Umsetzbarkeit des Nachtflugverbots, Dr. Achim Fränkle, Gutachter des RDF-Gutachtens zur praktischen Umsetzung des Nachtflugverbots, und Professor Jörg Berkemann (Richter am Bundesverwaltungsgericht a.D.) zu Fragen des Planfeststellungsverfahrens.



Wann herrscht Ruhe am Nachthimmel? Experten informierten in Rüsselsheim über die Möglichkeiten eines Nachtflugverbots.

Flugrouten – Wer entscheidet, wo es laut wird?

Wer legt nach welchen Kriterien Flugrouten fest? Diese Frage stand im Mittelpunkt der Veranstaltung des Regionalen Dialogforums am 22. März 2006 in Wiesbaden. Verantwortliche und Experten der Deutschen Flugsicherung, der Fluglärmkommission, des Oberverwaltungsgerichts Münster, der Lufthansa und der Stadt Wiesbaden standen den Bürgern Rede und Antwort.

Ist meine Gemeinde vom Lärm betroffen? Diese einfache Frage stellen sich Bürger, wenn es um die Festlegung von Flugrouten geht. Doch geht es bei der Planung überhaupt um die Frage, wie viele Bürger durch eine Route betroffen sind? Nach welchen Kriterien legt die Deutsche Flugsicherung die Routen überhaupt fest und welche Rolle spielt dabei die Fluglärmkommission? Welchen Spielraum gibt es innerhalb der gesetzlichen Bestimmungen? Und welche Probleme bereiten die Flugrouten den Fluggesellschaften und ihren Piloten in der Praxis?

Das RDF lieferte mit seiner Veranstaltung nicht nur einen Einblick in die Routendiskussion, sondern beleuchtete mit den Experten das gesamte Thema. Nach einem

Informationsteil bestimmten die Bürger mit ihren Fragen den Verlauf der Diskussion. Als Experten waren anwesend: Frank Lin-



Wer entscheidet wo es laut wird? Die Flugrouten bewegten in Wiesbaden die Gemüter.

denmayer, Deutsche Flugsicherung (DFS), Thomas Jühe, Vorsitzender der Fluglärmkommission und Bürgermeister der Stadt Raunheim, Dr. Peter Wysk, Richter am Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster, Cpt. Markus Kreher, Pilot der Deutschen Lufthansa, und Prof. Dr. Joachim Pös, Umweltdezernent der Stadt Wiesbaden

Zukunftswerkstatt „Rhein-Main-Region 2035“



Wie sieht Rhein-Main 2035 aus? Die Teilnehmer der Zukunftswerkstatt beschäftigten sich einen Tag lang mit dieser Frage.

Gemeinsam eine Vision von der Rhein-Main-Region im Jahr 2035 entwickeln – mit diesem Ziel kamen über 30 regionale Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft am 13. Juni 2006 zur Zukunftswerkstatt des Regionalen Dialogforums nach Mörfelden-Waldorf. Das RDF hatte sie eingeladen, um ihr Wissen und ihre Erfahrungen zur Rhein-Main-Region einzuholen.

In einer Kritikphase machten die „Zukunftswerker“ zunächst ihrem Unmut Luft und erklärten, was sie an der Entwicklung in Rhein-Main stört. Professor Klaus Brake, Experte für Regionalentwicklung, nahm die Teilnehmerinnen und Teilnehmer dann mit auf eine Reise ins Jahr 2035 und schilderte seine Vision von der Zukunft der Region. Phantasie war gefragt, als die Anwesenden in der Utopiephase ihre eigenen Wunschvorstellungen eines futuristischen Rhein-Main-Gebiets entwarfen. Eine "Streuobstwiese 18 West", ein "Rhein-Main-

Regionalparlament" oder "senkrechtstartende Flugzeuge" lauteten einige Ideen aus der Utopiephase. Die Frage „Ist das überhaupt umsetzbar?“ spielte erst in der darauffolgenden Realitätsphase eine Rolle. Kleingruppen diskutierten dabei, was zu tun sei, um die Visionen Wirklichkeit werden zu lassen.

Die Ergebnisse der Zukunftswerkstatt fließen nun in ein Visionsmagazin „Rhein-Main-Region 2035“ ein und werden die inhaltliche Arbeit des Forums bereichern.

Mobiles Bürgerbüro

Den Service und die Informationen des RDF direkt in die Gemeinden und zu den betroffenen Menschen bringen – mit diesem Ziel tourte auch in diesem Berichtsjahr das Mobile Bürgerbüro durch die Flughafen-Region. Das Hauptaugenmerk liegt dabei immer auf der Lärmsituation in der jeweiligen Stadt – vor und nach dem geplanten Flughafen-Ausbau. Die Aktionen des Mobiles Bürgerbüros wurden im Berichtszeitraum intensiv von der regionalen Presse begleitet und waren sehr gut besucht. Gerade die Info-Aktionen zum Tag gegen den Lärm mit einem Experten zum

Thema Lärmbelastung fand großen Zuspruch.



Am 11. und 12. Mai 2006 machte das Mobile Bürgerbüro des RDF Station in Hochheim.

Die „MoBü“-Stationen im aktuellen Berichtszeitraum waren:

Ort	Datum
Raunheim	15. Juli 2005
Offenbach	12. September 2005
Offenbach	14. Oktober 2005
Wiesbaden	16. März 2006
Frankfurt-Sachsenhausen am Tag gegen Lärm	25. April 2006
Hochheim	11. + 12. Mai 2006
Bergen Enkheim	11. + 13. Juli 2006

Schulbesuche

Der Erfolg der Schulbesuche mit dem Rollenspiel „Mediationsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens“ und der lebendigen und praxisnahen Lärmexkursion



Das Mitteln vermitteln: Langener Schüler beim RDF-Rollenspiel

spricht sich in der Flughafenregion weiter herum. Dazu tragen sowohl die Schulen und die Lehrer als auch die Medienberichte bei. Immer mehr Schulen fragen im Bürgerbüro des RDF an, ob der Schulbesuch auch

bei Ihnen durchgeführt werden kann.

Das Team des Bürgerbüros freut sich über diese Anfragen. Sie zeigen, dass wir mit unserem Angebot bei Lehrern auf rege Nachfrage stoßen. Mit dem Format des Schulbesuchs erreichen wir drei Lernziele:

- Verständnis für die komplexe Thematik rund um den Ausbau des Flughafens Frankfurt
- Einführung in die Mediation als Methode der Konfliktbearbeitung
- Erläuterung des Verhältnisses zwischen sozialen Belangen, Ökonomie und Ökologie

Folgende Schulbesuche wurden im Berichtszeitraum durchgeführt:

Ort	Datum	Anzahl der Schüler
Darmstadt Edith-Stein-Schule	08. Juli 2005	2 Kurse = 30 Schüler
Mörfelden-Walldorf Berta-von-Suther-Gymnasium	08. Februar 2006	1 Klasse = 30 Schüler
Mühlheim Friedrich-Ebert Gymnasium	08. März 2006	3 Klassen = 75 Schüler
Langen Albert-Einstein Gesamtschule	29. April 2006	2 Klassen = 46 Schüler
Frankfurt Sachsenhausen Schillerschule	05. Mai 2006	1 Klasse = 30 Schüler
Flörsheim Graf-Stauffenberg-Gymnasium	13. Juni 2006	1 Klasse = 26 Schüler
Darmstadt Lichtenberg Schule	27. Juni 2006	6 Klassen = 180 Schüler
Frankfurt Höchst Friedrich-Dessauer-Gymnasium	04. Juli 2006	1 Kurs = 34 Schüler

DER AUSBLICK IN DAS 2. HALBJAHR 2006

DIE INHALTLICHE ARBEIT DES RDF

Im zweiten Halbjahr findet die inhaltliche Arbeit des RDF in einer regulären Forumsitzung und einer Forumsklausur statt. Die dem Forum in thematischen Fragen zuarbeitenden Projektteams ALP/OPTI und LFP/ÖG werden noch je zwei mal tagen, das Projektteam NFV nur bei aktuellem Diskussionsbedarf.

Dokumentation von Positionen des RDF

Eine wichtige Aufgabe von Projektteams und Forum im zweiten Halbjahr ist die verstärkte Dokumentation von Positionen des RDF zu den bisher behandelten Themen, so zum Beispiel zu Erkenntnissen über Lärmauswirkungen und die Themen Regionale Lärminderungsplanung, Kooperation Flughäfen, Entgeltordnung, Kapazitätssteigernde Maßnahmen, Risikomanagement, Belästigungsstudie, Prämissencontrolling, Luftschadstoffe, Sozialmonitoring, Umweltmonitoring, Immobilienpreise, Internalisierung externer Kosten, Arbeitsplätze, Volkswirtschaftlicher Nutzen sowie verschiedene Einzelpapiere zum Aktiven Schallschutz, bspw. CDA. Im Laufe des nächsten Berichtsjahres sollen außerdem Positionen zur Kontingentierung, zum Procedere und Kriterien zur Festlegung von Flugrouten, zur Schaffung übergreifender Institutionen (bspw. dem Umwelthaus), zum Belästigungsmonitoring und Aktiven Schallschutz erarbeitet werden. In den meisten Fällen sind diese Positionen durch Diskussionen in den Projektteams vorbereitet.

Fertigstellung zweier Gutachten

Im September wird der Endbericht des Gutachtens Belästigungsstudie im Forum vorgestellt. Die Belästigungsstudie läuft

über zwei Jahre und ist mit über 2300 Probanden weltweit eine der größten Studien zu diesem Thema. Nach einem guten und transparenten Studienverlauf in der Breiterhebung und der Vertiefungsstudie werden die Ergebnisse eine Vielzahl von Anknüpfungspunkten für die Arbeit in den verschiedenen Projektteams und im Forum bieten. Im November ist die Abnahme des Gutachtens Immobilienpreisanalyse geplant.

Stand des Nachtflugverbots

Die für Anfang September geplante Verabschiedung des LEP sowie das im Juli in der Begründung veröffentlichte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zum Ausbau des Flughafens Berlin-Brandenburg International haben Bedeutung für das beantragte Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt. Die Konsequenzen dieser Entscheidungen werden im September aufgearbeitet und diskutiert.

Szenarioprozess 2035

Der Szenarioprozess 2015+ wurde im Jahr 2003 begonnen und konnte seither aus Zeitgründen nicht kontinuierlich fortgeführt werden. Die Mitte Mai und Ende Juni im Forum geführte Diskussion über die Aufgaben eines neu aufgelegten Szenarioprozesses 2035 wird auf der November-Klausur mit einer generellen Entscheidung über Abbruch oder Fortführung festgelegt. Bis dann sind die Forums- und Projektteammitglieder angehalten, mögliche Leitfragen des Szenarioprozesses beizutragen.

Sonstiges und Exkursion

Als weitere Themen sind die Diskussion der Konsequenzen aus der Prognose 2020 und die Zwischenergebnisse der AG Verhand-

lungen eingeplant. Über eine Herbst-Exkursion entweder nach Toulouse zum Airbus-Werk oder an den Flughafen Charles de Gaulle in Paris wird bis September entschieden.

DIE PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT DES RDF

Die kommende Veranstaltung

Nach der erfolgreichen Zukunftswerkstatt im Juni 2006 wird das RDF auch in der kommenden Veranstaltung den Blick in die Zukunft richten. In einer Generationenwerkstatt werden Senioren und Jugendliche aus der Flughafenregion gemeinsam ihre Vision der Rhein-Main-Region 2035 entwerfen. Diese Vision setzen sie dann mit der Entwicklung des Flughafens in Bezug. Gemeinsam werden die Teilnehmer die Frage beantworten: Wie soll der Flughafen aussehen, damit unsere Vision Wirklichkeit wird? Und welche Forderungen ergeben sich daraus für die Hessische Landespolitik und die Arbeit des RDF?

Die Methodik der Generationenwerkstatt nutzt das Potential der verschiedenen Sichtweisen der Generationen und der Art und Weise, wie sich diese in der Zusammenarbeit anregen. Die Schulbesuche des RDF haben gezeigt, dass Jugendliche viele kreative Ideen haben, wenn es um die Zukunft ihrer Region geht. Senioren bringen in Infoveranstaltungen des RDF immer wieder ihr Wissen und ihre Erfahrung ein und bereichern sich mit ihrer differenzierten Sichtweise. Deshalb lässt die Generationenwerkstatt eine besondere Qualität der Ergebnisse erwarten. Im Gegensatz zur Veranstaltung mit den regionalen Multiplikatoren

sind die Teilnehmer hier keine Interessenvertreter oder Funktionsträger. Hier geht es darum, die Einschätzungen der Bürger und nicht die von Institutionen kennen zu lernen.

Die Pressearbeit

Die Pressearbeit wird sich im zweiten Halbjahr neben der Begleitung der inhaltlichen Arbeit des RDF auf die Kommunikation der RDF-Erfolge konzentrieren. Mit einer Mischung aus Interviews und den Geschichten, die hinter den Erfolgen stehen, sollen die Ergebnisse der Arbeit den regionalen Medien angeboten werden. Ziel dieses Vorgehens ist es, die mediale Aufmerksamkeit auch auf die Chancen zu lenken, die in einem Dialogprozess wie dem RDF liegen.

Das Online-Forum

Im Online-Forum der neugestalteten RDF-Internetseite soll der Dialog mit den Bürgern der Flughafenregion intensiviert werden. Professor Wörner oder Mitglieder des RDF können zu aktuellen Themen Input-Beiträge schreiben, die dann von den Besuchern kommentiert werden können. Auf diese Weise können die Wünsche und Anregung schnell und effektiv an die Verantwortlichen kommuniziert werden.

ANHANG**MITGLIEDER DES RDF (Stand Juni 2006)**

Vorsitz: Professor Dr.-Ing. Johann-Dietrich Wörner	
Institution	Repräsentant/in
AG Deutscher Verkehrsflughäfen	Bernd M. Nierobisch
AG Hessische Industrie- und Handelskammern	Matthias Gräßle
BARIG e. V.	Martin Gaebges
Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften	Wolfgang Dreher
Bundesvereinigung gegen Fluglärm	Dirk Treber
Deutsche Flugsicherung GmbH	Michael Kraft
Deutsche Lufthansa AG	Gregor Schlüter
Evangelische Kirchen in Hessen	Kirchenrat Jörn Dulige
Fachverband Spedition und Logistik	Willy Korf
Fraport AG	Professor Manfred Schölch
Fluglärmkommission	Thomas Jühe
Hessischer Handwerkstag	Bernd Ehinger
Katholische Kirche	Dr. Guido Amend
Landesärztekammer Hessen	Dr. Caroline Herr
Bürgeraktion Pro Flughafen	Christel Karesch
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald	Christoph von Eisenhart Rothe

<p>Städte und Gemeinden der betroffenen Region in Hessen, entsandt durch</p>	
<p>Hessischen Städtetag (HStT)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Klaus Feuchtinger, Stadtrat der Stadt Darmstadt - Edwin Schwarz, Stadtrat der Stadt Frankfurt - Horst Schneider, Bürgermeister der Stadt Offenbach - Ernst-Peter Layer, Stadtrat der Stadt Rüsselsheim
<p>Hessischen Städte- und Gemeinde und (HStGB)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Berthold Olschewsky, Bürgermeister der Stadt Dreieich - Ulrich Krebs, Bürgermeister der Stadt Flörsheim - Hans Franssen, Bürgermeister der Stadt Hattersheim - Angelika Munck, Bürgermeisterin der Stadt Hochheim - Erhard Engisch, Bürgermeister der Stadt Kelsterbach - Bernhard Brehl, Bürgermeister der Stadt Mörfelden-Walldorf - Dirk-Oliver Quilling, Bürgermeister der Stadt Neu-Isenburg - Johannes Wolf, Stadt Raunheim
<p>Die Stadt Mainz und der Landkreis Mainz-Bingen wurden gebeten, sich auf eine gemeinsame Vertretung zu einigen.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Wolfgang Reichel, Beigeordneter der Stadt Mainz
<p>ver.di (ehemals DAG)</p>	<p>Klaus zum Felde</p>
<p>ver.di (ehemals DGB)</p>	<p>Gerold Schaub</p>
<p>Vereinigung Cockpit e. V.</p>	<p>Georg Fongern</p>
<p>Vereinigung hessischer Unternehmerverbände e. V.</p>	<p>Lutz Raettig</p>
<p>WIDEMA e. V.</p>	<p>Harm Heldmaier</p>

BEGLEITUNG DES VERFAHRENS

Die **Geschäftsstelle Regionales Dialogforum** wahrgenommen durch das Institut für Organisationskommunikation, Bensheim

	Begleitung der Gremien Stand Juni 2005
Banse, Barbara	Bürgerbüro Frankfurt-Sachsenhausen, Mobiles Bürgerbüro in der Region
Beuthner, Stefanie	Regionales Dialogforum, Projektteam „Ökologie und Gesundheit“, Projektteam „Langfristperspektiven“
Eggert, Ralf	Projektteam „Nachtflugverbot“, Projektteam „Ökologie und Gesundheit“, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Eichel, Ana-Isabel	Bürgerbüro Frankfurt-Sachsenhausen
Ferdinand, Niels	Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“, Projektteam „Optimierung“
Gohl, Christopher	Regionales Dialogforum, Leitung des Projektteams „Langfristperspektiven/No-Regret“
Hanzlik, Daniel	Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“, Projektteam „Optimierung“, Bürgerbüro Frankfurt-Sachsenhausen
Meister, Dr. Hans-Peter	Regionales Dialogforum, Projektteam „Nachtflugverbot“
Rammelt, Stephan	Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Die **Wissenschaftliche Begleitung** wahrgenommen durch das Öko-Institut e. V.

	Begleitung der Gremien Stand Juni 2002
Barth, Regine	Projektleitung, Regionales Dialogforum, Projektteam „Nachtflugverbot“
Arps, Henning	Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“
Brohmann, Dr. Bettina	Projektteam „Ökologie und Gesundheit“
Hochfeld, Christian	Regionales Dialogforum, Projektteam „Langfristperspektiven/No-Regret“
Schmied, Martin	Projektteam „Optimierung“

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS DER RDF-MITGLIEDER

ADV	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
BARIG	Board of Airline Representatives in Germany e. V.
BDF	Bund der Deutschen Fluggesellschaften
BDF	Bundesverband der Deutschen Fluggesellschaften
PRO Flughafen	Bürgeraktion PRO Flughafen e.V.
WIDEMA	Bürgerinitiative Wicker, Delkenheim, Massenheim e.V.
BVF	Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V.
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DLH	Deutsche Lufthansa AG
Ev. Kirche	Evangelische Kirchen in Hessen
FSL	Fachverband Spedition und Logistik Hessen e. V.
Fraport	Fraport AG
Flugl. K.	Kommission zur Abwehr des Fluglärms Flughafen Frankfurt
Handwerks- tag	Hessischer Handwerkstag
IHKs	Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern
Kath. Kirche	Kommissariat der katholischen Bischöfe im Lande Hessen
LÄKH	Landesärztekammer Hessen
HStT HStGB	Städte und Gemeinden der betroffenen Region in Hessen, entsandt durch den Hessischen Städtetag und den Hessischen Städte- und Gemeindebund: Darmstadt, Dreieich, Flörsheim, Frankfurt, Hattersheim, Hochheim, Kelsterbach, Mörfelden-Walldorf, Neu-Isenburg, Offenbach, Raunheim, Rüsselsheim.
SDW	Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Hessen e. V.
VhU	Vereinigung hessischer Unternehmerverbände e. V.
VC	Vereinigung Cockpit e. V.
ver.di	Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, ehemals DAG
IFOK	Institut für Organisationskommunikation, Bensheim