## Jahresbericht RDF Juni 2001/Juni 2002

Regionales Dialogforum

Flughafen Frankfurt

JAHR	JAHRESBERICHT RDF1					
	ERSACHLICHUNG DURCH INFORMATION - DIE FACHARBEIT DES DIALOGFO					
UND	SEINER PROJEKTTEAMS	4				
1.1	AUFGABEN UND STRUKTUR DES RDF	4				
1.2	BESCHLÜSSE UND EMPFEHLUNGEN DES RDF	7				
1.3	PROJEKTTEAM ANTI-LÄRM-PAKT					
1.4	PROJEKTTEAM LANGFRISTPERSPEKTIVEN / NO-REGRET-STRATEGIE (LFP)					
1.5	PROJEKTTEAM NACHTFLUGVERBOT					
1.6		_				
1.7						
1.8	LAUFENDE GUTACHTEN IM RAHMEN DES RDF					
	ERSTÄNDIGUNG DURCH DIALOG – DIE ÖFFENTLICHKEITSARBEIT					
DIAL	OGFORUMS	26				
2.1	DIE ALLGEMEINE PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT	26				
2.2	DAS BÜRGERBÜRO	27				
2.3	FOKUS-GRUPPEN	30				
2.4						
2.5	HESSENTAG 2002					
2.6	"DIALOG BRIEF" UND PRESSEARBEIT					
2.7	INTERNET	36				
3. A	USBLICK 2. HALBJAHR 2002	37				
3.1	AUFGABEN FÜR DAS RDF UND DIE PROJEKTTEAMS	37				
3.2	INHALTLICHE SCHWERPUNKTE DES RDF UND EINZELNER PROJEKTTEAMS	38				
3.3	DAS BÜRGERBÜRO	39				
3.4	DIALOG MIT DER REGION	39				
4. A	NHANG	40				
Α	MITGLIEDER DES RDF	41				
В	BEGLEITUNG DES VERFAHRENS	42				
С	ÜBERSICHTEN ARBEITSPROGRAMME DER PROJEKTTEAMS	43				
D	AUSSCHNITT DISKUSSIONSFORUM IM INTERNET / SCREENSHOT DER WEBSITE	53				
Ε	AUSGABEN DES "DIALOG BRIEFS"	54				
F	GUTACHTEN-STECKBRIEFE	62				
G	SCHREIBEN DES MINISTERS POSCH VOM 9. OKTOBER 2001	77				
Н	BRIEF AN DEN REGIERUNGSPRÄSIDENTEN VOM 25. JANUAR 2002	81				
1	ANHANG 18 ZUM PROTOKOLL DER RDF SITZUNG VOM 22./23. MÄRZ 2002	84				
J	GLOSSAR / ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	90				

#### Jahresbericht RDF - Vorwort des Vorsitzenden

Mit der Umsetzung der Ergebnisse des 1997 initiierten Mediationsverfahrens Flughafen Frankfurt, das im Januar 2000 durch den Bericht der Mediatoren Professor Dr. Klaus Hänsch, Dr. Frank Niethammer und Professor Dr. Kurt Oeser beendet wurde, sind heute seit zwei Jahren Vertreter der Kommunen, der Luftfahrt und weiterer Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürger der Region im Regionalen Dialogforum befasst.

Der vorliegende zweite Jahresbericht dokumentiert die Arbeit des RDF in der Zeit von Juni 2001 bis Juni 2002. Wie schon im ersten Jahr, so haben die beteiligten Akteure und die sie entsendenden Institutionen viel Engagement bewiesen. Besonders erwähnenswert ist die Bereitschaft, sich einem kritischen und sachlichen Dialog zu öffnen und für die konstruktive Umsetzung des Mediationspaketes auch ihre Zeit zu investieren.

Als Vorsitzender des Regionalen Dialogforums möchte ich an dieser Stelle allen für ihre Mitwirkung am regionalen Dialog danken. Dass es sich dabei um ein für die Region notwendiges und lohnenswertes Engagement handelt, kann ich nach zahlreichen Gesprächen mit Bürgerinnen und Bürgern, Anwohnern und Mitarbeitern des Flughafens, Vertretern der Politik, Verwaltung und Wirtschaft nur untermauern und betonen: Nach wie vor sind die zentralen Aufgaben die Aufarbeitung von Sachfragen und ein verstärkter Dialog innerhalb des RDF sowie mit den Bürgerinnen und Bürgern. So soll die Verständigung über unterschiedliche Interessen und die Versachlichung der Diskussion in der Region gefördert werden. Denn: sachliche Argumentation und Verständnis für die Interessen des Gegenüber unterstützen das Vorgehen im Sinne der Sache und der Region.

Ich freue mich über das Engagement derer, die sich verantwortlich zeigen und in den Dialog investieren – gerade auch, da viele innerhalb ihrer Interessengruppen dafür häufig der Kritik ausgesetzt sind. Der Dialog wird für keine Seite einfacher, je konkreter das Mediationspaket Gestalt annimmt und damit zunehmend individuelle und institutionelle Interessen berührt. Verständigung durch Dialog und Versachlichung durch Information gewinnen daher weiter an Gewicht, um eine Verschärfung der öffentlichen Auseinandersetzung zu verhindern. Um diese Ziele zu erreichen, stehe ich gerne weiterhin als Vorsitzender des RDF für gemeinsame Diskussionen zur Verfügung – sowohl in der Öffentlichkeit als auch innerhalb der verschiedenen Institutionen.

Das Regionale Dialogforum Flughafen Frankfurt startet in sein drittes Jahr. Aufgabe und Ziele sind es, den regionalen Dialog weiter zu intensivieren. Hierzu bedarf es erneut des persönlichen Einsatzes aller Beteiligten. Die Region Rhein-Main und die Bürgerinnen und Bürger wissen diesen Einsatz zu schätzen – ein erster Erfolg.

mw\_

Johann-Dietrich Wörner

Vorsitzender Regionales Dialogforum

## Versachlichung durch Information – die Facharbeit des Dialogforums und seiner Projektteams

#### 1.1 Aufgaben und Struktur des RDF

Das Regionale Dialogforum (RDF) 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, das nicht nur die Details von Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt gemeinsam erarbeitet und die Selbstverpflichtung der FAG (heute Fraport) dskutiert und begleitet, sondern auch regelmäßig die Fragen zur Entwicklung des Flugverkehrs und der ökonomischen Entwicklung des Flughafens diskutiert.

Auch über die langfristigen Perspektiven des Frankfurter Flughafens ist die Diskussion mit der Bevölkerung zu beginnen, damit entsprechend dem in den Niederlanden entwickelten "No-Regret"-Grundsatz Entscheidungen erst dann getroffen werden, wenn im Vorwege ihre Folgen ausreichend bekannt sind und diese in der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden.

Um die Akzeptanz für den Flughafen bei der Bevölkerung zu erhöhen, fördert das RDF einen fairen und offenen Dialog zwischen dem Flughafen und seiner Nachbarschaft, wozu auch der Aufbau eines effizienten Beschwerde- und Kommunikationsmanagements gehört."<sup>1</sup>

In der konstituierenden Sitzung des RDF am 23. Juni 2000 legte der hessische Ministerpräsident einen Kodex vor, der die Aufgabenstellung des RDF umreißt. Er bezieht sich auf den Mediationsbericht und nennt als Aufgabe neben der Umsetzung des Mediationspaketes und der Etablierung eines regionalen Dialogs insbesondere auch die Begleitung der formalen Verfahren zum Ausbau des Flughafens. Die Detaillierung der Aufgabenbeschreibung wurde in der durch das Forum erarbeiteten Geschäftsordnung vorgenommen. Die in der Mediation Flughafen Frankfurt nicht abschließend behandelten Themen wurden dabei in den Aufgabenkatalog des Regionalen Dialogforums übernommen.

Weitergehende Informationen sind unter <u>www.dialogforum-flughafen.de</u> einzusehen.

-

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Mediationsgruppe Flughafen Frankfurt/Main, die Mediatoren (Hrsg.): Bericht Mediation Flughafen Frankfurt/Main, Januar 2000, S. 180.



Abb.: Am Regionalen Dialogforum beteiligte Institutionen (Stand: Juni 2002), Verzeichnis der Abkürzungen im Anhang J1

In seiner ursprünglichen Struktur bestand das RDF unter Vorsitz von Professor Johann-Dietrich Wörner, Präsident der TU Darmstadt, aus 31 Mitgliedern, darunter 5 vom RDF selbst zu vergebende Plätze. Im Jahr 2000 beschloss das RDF die Verdopplung der Plätze der hessischen Kommunen und wuchs dadurch zunächst auf 32 teilnehmende Institutionen. Von diesen lassen seit Dezember 2000 zwei Umweltverbände (BUND und Naturschutzbund) ihre Mitgliedschaft ruhen. Im Berichtszeitraum machte das RDF von seinem Besetzungsrecht der freigehaltenen Plätze Gebrauch und besetzte vier der fünf freien mit der Landesärztekammer, dem Fachverband Spedition und Logistik in Hessen, der Initiative Pro Flughafen sowie der Bürgerinitiative WiDeMa (Wicker, Delkenheim, Massenheim). Damit besteht das RDF heute aus aktiv 34 Institutionen, die sich ehrenamtlich für die Region engagieren (siehe Anhang A: Mitglieder des RDF).

Fachlich unterstützt wird die Arbeit des RDF durch die fünf Projektteams Nachtflugverbot, Ökologie und Gesundheit, Langfristperspektiven, Optimierung und Anti-Lärm-Pakt. Sie bilden die Arbeitsebene des RDF und bearbeiten zeitlich begrenzte Arbeitsaufträge des Forums (siehe Anhang B: Institutionen in den Projektteams). In ihnen arbeiten rund 120 weitere Personen der Region, neben Vertretern der im RDF repräsentierten Institutionen auch zahlreiche Bürgerinnen und Bürger. Mitglieder aus dem Bündnis der Bürgerinitiativen, das die Teilnahme am RDF ablehnte, sind ebenfalls in den Projektteams des Regionalen Dialogforums vertreten.

Angesichts der Erweiterung auf 36 Institutionen hat sich das RDF für Abstimmungsfälle zur Wahrung der Ausgewogenheit des Gremiums ein verbindliches Verfahren gegeben. Nach der Verdopplung der sechs Plätze für die hessischen Kommunen zu Beginn des RDF existierte kein verbindlicher Modus für Abstimmungen. Daher beschloss das RDF auf Vorschlag des Vorsitzenden eine Regelung, wonach alle aktiven 34 Vertreter jeweils eine Stimme haben. Allerdings reicht die einfache Mehrheit nicht für eine Entscheidung. Nur bei mindestens 20 (17 + 3) gegen 14 (17 - 3) Stimmen gilt eine Entscheidung als angenommen. Bei knapperen Mehrheiten gibt der Vorsitzende den Ausschlag.

Im März 2002 führte das RDF eine zweitägige Klausursitzung durch, in der es sich neben anderen Themen auch mit seinem Selbstverständnis befasste. Neben ihrer Aufgabe als "Hüter" des Mediationsergebnisses sehen die Mitglieder zunehmend die Aufgabe, das Mediationsergebnis dynamisch weiter zu entwickeln. Dabei geht es vor allem darum, neue Erkenntnisse zu würdigen und einzubeziehen, ohne die in der Mediation erzielten Ergebnisse in Frage zu stellen. Der Vorsitzende des RDF nimmt

die Rolle des "Hüters" auch und vor allem in der Öffentlichkeit wahr, um Vertrauen in das RDF und dessen Arbeit aufzubauen und zu erhalten. In dieser Position steht der Vorsitzende auch für das "Zug-um-Zug-Konzept", wonach jeder Zug in die "eine" Richtung (Ausbau) einen Schritt in die "andere" Richtung (Nachtflugverbot, Anti-Lärm-Pakt) erfordert (siehe Kapitel 2.1).

Die Projektteams haben im Zeitraum zwischen den jeweils im Juli stattfindenden Sommerpausen der Jahre 2001 und 2002 bis zu achtmal getagt. Hinzu kamen themenspezifische Sondersitzungen. Im genannten Zeitraum sind darüber hinaus vier Hearings veranstaltet worden:

- 30. August 2001: "Kosten und Nutzen"
- 5. September 2001: "Prognosemonitoring"
- 13. Dezember 2001: "Umweltmonitoring: Schwerpunkt Wald"
- 13. Juni 2002: "Umweltmonitoring: Schwerpunkt Artenvielfalt"



Expertenhearing "Umweltmonitoring: Schwerpunkt Wald"

Die Arbeit der Projektteams und die Themen der Hearings werden in den Kapiteln ab 1.3ff zusammenfassend dargestellt.

Aufgrund der sich im Arbeitsprozess entwickelnden Themenüberschneidungen der Projektteams entschied sich das RDF im März 2002 im Sinne eines möglichst effizienten Arbeitsstils und Ressourceneinsatzes sowie der Konzentration auf wesentliche Fragestellungen die Organisationsstruktur zu straffen: Für einen Probezeitraum tagen je zwei Projektteams zusammen, gleichzeitig wird die Zahl der Kleingruppen und Begleitkreise begrenzt.

Die Geschäftsstelle<sup>2</sup>, der regionale Dialog, die Wissenschaftliche Begleitung<sup>3</sup> 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 2002 werden von der Hessischen

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> IFOK GmbH, Bensheim

<sup>&</sup>lt;sup>3</sup> Öko-Institut e.V.

Landesregierung 1,25 Mio. € und von der Fraport AG 1,25 Mio € in diesem Fonds bereitgestellt (Stand: Juni 2002). Über die Verwendung der Fondsmittel entscheidet 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.

#### 1.2 Beschlüsse und Empfehlungen des RDF

Das Regionale Dialogforum nutzte sein zweites Jahr vor allem für Sacharbeit: eine Vielzahl von Gutachten wurde vergeben, Fachdiskussionen durchgeführt sowie ein erstes Gutachten entgegen genommen und damit die wie von der Mediation gewünschte inhaltliche Aufarbeitung fortgesetzt. Einen Schwerpunkt der Arbeit bildete die Begleitung des formalen Verfahrens zum geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens (Raumordnungsverfahren).

### 1.2.1 Begleitung der formalen Verfahren

Bereits im vorangegangenen Jahr hatte sich das RDF darauf geeinigt, das Dialogverfahren nicht zu eng mit den gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren als paralleles informelles Verfahren, in dem Entscheidungen durch Diskussionen, Kompromisse und Verträge erzielt werden, zu betreiben. Als wichtige Aufgabe wurde jedoch die Begleitung der formalen Verfahren gesehen, mit dem Ziel, die Ergebnisse aus Mediation und RDF und ihre Bedeutung den zuständigen Behörden zu vermitteln. In diesem Sinne agierte das RDF in seinem zweiten Jahr in der Begleitung des ROV zur geplanten Erweiterung des Frankfurter Flughafens. Dabei wurde es von den Behörden wie ein Träger öffentlicher Belange (TÖB) behandelt.

Dies zeigte sich auch an den Aspekten, dass das RDF trotz seines fehlenden formalen Status Berücksichtigung in dem Raumordnungsverfahren erfahren hat, indem den Mitgliedern eine Teilnahme am Erörterungstermin ermöglicht wurde. Darüber hinaus hat das RDF – in Person des Vorsitzenden – bei dem Anhörungstermin des ROV zum Flughafenausbau Rederecht erhalten.

Inhaltlich nahm der Vorsitzende des RDF in einem dezidierten Schreiben an den Darmstädter Regierungspräsidenten zu den Unterlagen des ROV Stellung, in dem er auf die Einhaltung der Mediationsergebnisse drängte (siehe Anhang H) und den Regierungspräsidenten bat, darauf hinzuwirken, dass

- die nicht verhandelbaren Kennpunkte des Mediationsverfahrens im Raumordnungsverfahren Berücksichtigung finden,
- im Vergleich zur Mediation veränderte Eingangsgrößen, Methoden oder Berechnungsund Bewertungsverfahren begründet und nachvollziehbar und transparent dargestellt werden,
- Änderungen gegenüber der Mediation besonderer Begründungen bedürfen.

Die Auslegungsfrist der Unterlagen wurde dabei nicht zuletzt auf Initiative des Vorsitzenden des RDF verlängert, so dass die Kommunen im Anschluss an die Weihnachts- und Winterpause noch die Möglichkeit hatten, in ihren Gremien entsprechende Beschlüsse zu fassen. Der Anhörungstermin fand vom 8. April 2002 bis zum 19. April 2002 (verlängert bis 26. April 2002) statt und wurde im Auftrag des RDF von der Wissenschaftlichen Begleitung beobachtet. Als Ergebnis des Raumordnungsverfahrens

erstellte das Regierungspräsidium eine andesplanerische Stellungnahme, in der ein Ausbau des Frankfurter Flughafens als grundsätzlich raumverträglich eingeschätzt wurde – allerdings mit zu beachtenden Rahmenbedingungen und mit Hinweisen, die es noch zu klären gilt. Diese Stellungnahme stellte der Regierungspräsident im Juni 2002 persönlich dem RDF vor. Ein großer Erfolg von Mediation und RDF ist, dass die Forderungen des Mediatiospaketes berücksichtigt wurden, indem die Raumverträglichkeit explizit für eine Zahl von 660.000 Flugbewegungen pro Jahr festgestellt wurde, die nur zwischen 5 Uhr morgens und 23 Uhr abends stattfinden dürfen. Änderungen an diesen Rahmenbedingungen stellen nach Aussage des Regierungspräsidenten im RDF die landesplanerische Beurteilung in Frage.

Auch seitens der obersten Landesverkehrsbehörde wird das RDF sehr ernst genommen. Im Berichtszeitraum 2001 bis 2002 erging ein vorläufiger Bescheid des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft zur Begrenzung der wachsenden nächtlichen Fluglärmbelastung der Bevölkerung. Vor der Verabschiedung des vorläufigen Bescheides hat das RDF Gelegenheit zur Stellungnahme erhalten und deutlich und im Konsens die dort vorgegebenen Maßnahmen (Schallschutzmaßnahmen und erste Beschränkung/"Deckelung" der nächtlichen Flugbewegungen) als unzureichend eingeschätzt (siehe Anhang I: Anhang 18 des Protokolls der RDF-Sitzung vom 22./23. März 2002).

#### 1.2.2 Entwicklung von Inhalten

Das Regionale Dialogforum befasst sich mit folgenden inhaltlichen Aufgaben:

- Klärung von Fragestellungen, die sich aus der Umsetzung des Mediationsergebnisses ergeben
- Bearbeitung der aus der Mediation offen gebliebenen Fragestellungen (sogenannte Restanten)

Mit diesen Aufgaben sind eine Vielzahl inhaltlicher Fragestellungen verbunden, die sich in dem Arbeitsprogramm des RDF wiederfinden (siehe Anhang C: Übersicht Arbeitsprogramme, Strukturübersicht). Dort sind die für das RDF wesentlichen Fragestellungen benannt und in verschiedene Zwischenschritte und Arbeitspakete eingeteilt. Auf dieses Arbeitsprogramm wird in den weiteren Kapiteln Bezug genommen.

Eine wichtige Rolle spielte im Nachgang der Mediation die Frage, ob die Beeinflussung der Lebensqualität durch Fluglärm nicht ausführlicher untersucht werden könne. Angesichts der Tatsache, dass die Forschung hier Neuland betritt, vergab das RDF in seiner Sitzung im Juli 2001 eine bundesweit beachtete "Machbarkeitsstudie Fluglärm und Lebensqualität", in der in einem ersten Schritt untersucht wird, ob es geeignete Verfahren gibt, mit denen die Aspekte der Kommunikation und des Sozialverhaltens im Zusammenhang mit gesundheitlich messbaren und subjektiv wahrgenommenen Effekten von Fluglärm auf die Gesundheit untersucht werden können.

In der selben Sitzung wurde ein zweites Gutachten mit dem Titel "Kooperationsmöglichkeiten des Flughafen Frankfurt mit Hahn und anderen Flughäfen" vergeben. Den Schwerpunkt des Gutachtens bildet die wissenschaftliche Untersuchung von der Verlagerbarkeit von Verkehren. Dieses Gutachten liegt inzwischen vor und bestätigt die Ergebnisse der Mediation, wonach eine Verlagerung von knapp 30.000 Flugbewegungen im Jahr möglich erscheint. Betrachtet man den Flugplatz Wiesbaden-

Erbenheim, so könnten es aufgrund der Nähe zu Frankfurt deutlich mehr Flugbewegungen sein (> 100.000), allerdings steht dieser Flughafen wegen der militärischen Nutzung durch die USA nicht als Ausweichflughafen zur Verfügung. Nachdem ein im Auftrag des Frankfurter Flughafens erstelltes Gutachten die verkehrlichen Konsequenzen eines Nachtflugverbotes untersucht hat, plant das RDF als nächsten Schritt die konkreten Bedingungen einer Verlagerung der nächtlichen Flugbewegungen zu untersuchen.

Im September 2001 entschloss sich das RDF zur Vergabe eines Gutachtens über rechtliche Fragestellungen bei der Umsetzung eines Nachtflugverbots<sup>4</sup> am Flughafen Frankfurt an zwei sich ergänzende Gutachtergruppen. Das Gutachten soll aufzeigen, wie ein Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen rechtlich bindend und dauerhaft umgesetzt werden kann.

Im Dezember 2001 vergab das RDF das Gutachten "Fluglärmmonitoring am Flughafen Frankfurt/Main", in dem aufgezeigt werden soll, wie Flugbewegungen und daraus resultierender Lärm für die Betroffenen zeitnah sichtbar gemacht werden können. Das Gutachten umfasst die drei Arbeitspakete "Beitrag der Flugsicherung", "Akustik" und "Kommunikation". Das zu installierende Lärmmonitoring soll auch als Instrument dienen, um die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Lärmminderung zu prüfen.

Ein weiteres Gutachten vergab das RDF im März 2002 zur Erfassung der externen Kosten am Flughafen Frankfurt. Externe Kosten zeigen die Effekte auf, die nicht verursachergerecht angelastet sind (z.B. Lärmbelastung, Luftschadstoffemissionen). Diese Erfassung soll einen weiteren Beitrag zur Verknüpfung der ökonomischen mit der ökologischen Diskussion um die Entwicklung des Flughafens in der Region leisten.

Das RDF diskutierte im Januar 2002 mit einem Strategieexperten der Deutschen Lufthansa die Thematik der Auswirkungen der Terrorattentate vom 11. September 2001, auf den Luftverkehr global und auf Frankfurt bezogen. Weiterhin beschloss das RDF die Erarbeitung eines Szenarioprozesses, mit dem die verschiedenen Gestaltungsmöglichkeiten des Frankfurter Flughafens nach 2015 erarbeitet und bewertet werden können.

Weitere inhaltliche Auseinandersetzungen mit dem Thema "Umweltmonitoring" und "Risikomanagement" am Flughafen Frankfurt werden derzeit in den Projektteams vorbereitet (siehe Kap. 1.3f).

Neben den gutachterlich behandelten Fragen beschäftigte sich das RDF mit dem 10-Punkte-Programm der Fraport AG und dem FAA-Gutachten zur Kapazität des Flughafens, welches im Rahmen des Mediationsverfahrens vergeben worden war. Zum Stand ihres 10-Punkte-Programms bekräftigte die Fraport AG, dass das aktuelle Lärmschutzprogramm eine "Sanierung" der bisherigen Lärmbelastung in der Region darstellt. Lärmschutzmaßnahmen in Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau sind in diesem Programm noch nicht enthalten, sind aber geplant. Das in der Mediation erstellte FAA-Gutachten wird nach Diskussion und Kritik aus den Reihen des RDF als kritikwürdig eingeschätzt, nach Ansicht der Qualitätssicherer haben die Ergebnisse jedoch Bestand. Im Laufe der Diskussion bestätigte sich, dass unter bestimmten Annahmen (Wetter, tolerierte Verspätungen) mehr als 120 Flugbewegungen in der Stunde nach einem Ausbau möglich sein könnten. Das RDF beabsichtigt sich zukünftig nicht mit der technischen Leistungsfähigkeit, sondern mit der juristischen Möglichkeit einer

\_

<sup>&</sup>lt;sup>4</sup>"Nachtflugverbot" steht hier für das im Mediationspaket formulierte Nachtflugverbot zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr.

Begrenzung der Zahl an Flugbewegungen zu beschäftigen.

Zu den folgenden im Berichtszeitraum in Auftrag gegebenen Gutachten befinden sich weitere Informationen unter Punkt 1.8 "Überblick über die derzeit laufenden Gutachten" sowie im Anhang F "Gutachten-Steckbriefe":

- Machbarkeitsstudie "Gesundheitliche Lebensqualität und Fluglärm"
- Gutachten "Kooperationsmöglichkeiten des Flughafen Frankfurt am Main mit Hahn und anderen Flughäfen mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung", AP 1
- Gutachten "Fluglärmmonitoring am Flughafen Frankfurt Main"
- Gutachten "Rechtliche Fragestellungen zur Umsetzung eines "Nachtflugverbotes" in Frankfurt"
- Gutachten "Externe Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt/Main"

Um Gutachten nicht nur auf einer breiten, konsensualen Basis der Mitglieder des RDF erarbeiten zu lassen, sondern auch die wissenschaftliche und praktische Breite des Wissensstandes und unterschiedliche Denkschulen zu nutzen, wird vor Beginn der Gutachtenbearbeitung an renommierte Experten der Auftrag einer Qualitätssicherung zu den jeweiligen Gutachten vergeben. Hierzu werden Fachleute teilweise unterschiedlicher Fachrichtung und Spezialisierung ausgewählt, die die Qualität der Ergebnisse des Gutachtens absichern.

### 1.3 Projektteam Anti-Lärm-Pakt

## Kurz-Info Anti-Lärm-Pakt

Ziel: Maßnahmen des aktiven und

passiven Schallschutzes

Schwerpunkt: Erarbeitung von Vorschlägen

zur Durchsetzung von Lärm-

schutzmaßnahmen

Sitzungsturnus: alle sechs bis acht Wochen

Seit: 07. Dezember 2000

Die Mediationsgruppe forderte einen Anti-Lärm-Pakt (ALP), um neben dem Nachtflugverbot die Diskussion auch über den Lärmschutz am Tag und in den Nachtrandstunden zu initiieren. Mit dem Wort "Pakt" wird ausgedrückt, dass es sich um eine bindende Verabredung handeln soll. Die Maßnahmen zum Lärmschutz basieren auf dem Lärmschutzkonzept der Mediation.

## 1.3.1 Ausbau und Optimierung des Lärmmonitoringsystems (L 1)<sup>5</sup>

Verfolgt werden zwei wesentliche Ziele:

- transparente und umfangreiche Information der Betroffenen durch ein möglichst detailliertes Abbild der Zahl an Flugbewegungen, der Flugverläufe sowie des daraus resultierenden Lärms
- Lärmmonitoringsystem als Kontrollmechanismus und damit als zentrales, verbindendes
   Element zwischen (umgesetzten) Maßnahmen und (erzieltem) Erfolg

Zum Ausbau und zur Optimierung eines Lärmmonitoringsystems wurde zunächst das Gutachten "Fluglärmmonitoring" vergeben (siehe Anhang F-3).

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Die Kürzel stehen für die Bezeichnung des Arbeitspakets im Arbeitsprogramm des RDF

#### 1.3.2 Maßnahmen zum Lärmschutz (L 2)

Parallel zur Optimierung des Lärmmonitoringsystems arbeitet das Projektteam auch an Lärmschutz-Möglichkeiten. Das Projektteam entschied, die Gruppe "Aktiver Schallschutz" zu gründen. Diese bearbeitet interdisziplinär und in Zusammenarbeit mit der Fluglärmkommission konkrete Vorschläge, die möglichst kurzfristig eine Lärmminderung erzielen sollen. Bisher führte noch kein Vorschlag zu signifikanten Lärm-Einsparpotenzialen, die schnell umzusetzen wären. Die Diskussion in der Gruppe "Aktiver Schallschutz" rankt sich um die Möglichkeiten, Anreize zur Reduzierung von Lärm mit der Einführung gezielter Umweltabgaben zu schaffen. Daneben wird auch die Möglichkeit von Kontingentierungen erörtert. Das in der Klausursitzung des RDF vom 22./23. März 2002 in Auftrag gegebene Antwortschreiben auf den Bescheid von Minister Posch zur Kontingentierung am Flughafen Frankfurt/Main wurde nach Vorarbeit einer Kleingruppe vom RDF verabschiedet.

## 1.3.3 Immobilienmanagement (L 3)

In einer gemeinsamen Klausursitzung der Projektteams "Anti-Lärm-Pakt und Langfristperspektiven / No-Regret" diskutierten die Teilnehmer Fragen zur Siedlungs- und Regionalentwicklung im Zusammenhang mit dem geplanten Flughafenausbau. Dabei standen vier Themen im Vordergrund:

- Analyse/Monitoring der Sozialstruktur, Flächen und Immobilien
- Analyse/Monitoring der Wirtschaftsstruktur, des Arbeitsmarkts und Strukturwandel
- Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen
- Verkehrsplanung und -koordination.

Die Thematik des Immobilienmanagements will das RDF vertiefend auf einem Hearing zu diskutieren, welches aufgrund seiner inhaltlichen Schnittstellen zum Arbeitspaket S 2 "Langfristentwicklung der Region und des Flughafens" federführend von dem Projektteam Langfristperspektiven/No-Regret durchgeführt werden wird.

# 1.3.4 Untersuchung der Lärmentwicklung auf Siedlungsstruktur und -entwicklung (L 4)

Grundlage für dieses Thema ist – ebenso wie zum Thema Immobilienmanagement – die gemeinsame Klausursitzung der Projektteams "Anti-Lärm-Pakt und Langfristperspektiven / No-Regret". Geplant ist die Vergabe eines Gutachtens zur Neubestimmung der von Lärm betroffenen Bevölkerung sowie zur Ermittlung der Siedlungsbeschränkungen. Die wissenschaftliche Begleitung empfiehlt, die Darstellung der betroffenen Bevölkerung mit einer Konfliktkartierung besonders sensibler Bereiche (Nutzungen und Betroffene) zu verbinden. Voraussetzung ist die Berechnung der Auswirkungen eines Nachtflugverbots auf die Lärmsituation am Flughafen Frankfurt (N 3.1).

## 1.3.5 Regionale Lärmminderungsplanung (L 5)

Eine regionale Lärmminderungsplanung gliedert sich in Lärmerfassung sowie die Erstellung eines Konflikt- und Maßnahmenplans. Ein konkreter Vorschlag zur Durchführung einer Regionalen Lärmminderungsplanung wurde von Kurt Müller, Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, vorgestellt. Zukünftig werden die Fragen der Gebietsabgrenzung und der Finanzierung von Lärmminderungsplänen sowie die Rolle des RDF in diesem Kontext geklärt werden.

### 1.4 Projektteam Langfristperspektiven / No-Regret-Strategie (LFP)

## Kurz-Info

## Langfristperspektiven / No Regret-Strategie

Ziel: Frühzeitiger Beginn der Diskussi-

on von langfristigen Perspektiven für den Flughafen und die Region, damit Entscheidungen erst getroffen werden, wenn ihre Folgen ausreichend bekannt sind

(No-Regret-Grunsatz).

Schwerpunkt: Erarbeitung von Empfehlungen

zur Langfristentwicklung der Re-

gion und des Flughafens.

Sitzungsturnus: alle sechs bis acht Wochen

Seit: 08. Dezember 2000

Das Projektteam "Langfristperspektiven / No-Regret-Strategie" bearbeitet Themenschwerpunkte, die eine detailliertere Betrachtung zukünftiger Entwicklungen am Flughafen Frankfurt und in der Region erlauben.

# 1.4.1 Langfristige Entwicklung im internationalen Luftverkehr (Arbeitspaket S 1)

Nach den Hearings "Langfristperspektiven und Belastungsgrenzen" am 3./4. Mai 2001 und dem Hearing "Prognosemonitoring" am 5. September 2001 berichtete die Fraport AG über ihre Vorstellungen zu langfristigen Entwicklungen am Flughafen Frankfurt. Grundsätzlich erklärte sich die Fraport AG bereit, langfristige Perspektiven des Flughafens für die Zeit nach 2015 offen im RDF zu diskutieren. Auf Anregung des Projektteams soll diese Diskussion in den gesamtdeutschen und den europäischen Kontext eingebettet werden.

Das Projektteam "Langfristperspektiven / No Regret" (LFP) entschied daraufhin in Übereinstimmung mit dem Regionalen Dialogforum, ein Prämissencontrolling zu potenziellen und maßgeblichen Veränderungen der Rahmenbedingungen aus der Fraport-Prognose zum geplanten Flughafenausbau durchzuführen.

Weiterhin wurde mit der Konzeption eines Szenarioprozesses für den Zeitraum nach 2015 begonnen. Ziel dieser beiden Prozesse ist es, frühzeitig denkbare Zukünfte für den Flughafen Frankfurt in der Region für die Zeit nach 2015 zu diskutieren, um so im Sinne eines "strategischen Frühwarnsystems" entsprechende Entwicklungen und Handlungsspielräume zu verdeutlichen.

#### 1.4.2 Langfristentwicklung der Region und des Flughafens (Arbeitspaket S 2)

In einer gemeinsamen Sitzung am 19. Juni 2001 beleuchteten Mitglieder der beiden Projektteams "Anti-Lärm-Pakt" (ALP) und "Langfristperspektiven / No-Regret" (LFP) Fragen zur Siedlungs- und Regionalentwicklung im Zusammenhang mit dem geplanten Flughafenausbau. Zu den vier Hauptthemen wurden die unter 1.3.3 genannten, bisher noch nicht untersuchte Aspekte herausgearbeitet und das weitere Bearbeitungsverfahren geklärt.

Die Projektteams konnten dabei auf die Erfahrung von eingeladenen Experten vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, von der Technischen Universität Darmstadt, vom Büro Infrastruktur und Umwelt, Darmstadt, und vom Planungsverband Frankfurt Region Rhein-Main zurückgreifen. Abschließend einigten sich die Mitglieder der Projektteams ALP und LFP auf die weitere Bearbeitung folgender Teilpakete:

- a) Zusammenstellung der Akteure und Institutionen im Bereich der Regional- und Landesplanung, mit dem Ziel, zu klären, wer eine länderübergreifende Planung zu den Auswirkungen und Anforderungen des möglichen Flughafenausbaus sicherstellen kann
  - b) Erarbeitung einer regionalen Lärmminderungsplanung und die Koordination der (über)regionalen Verkehrsplanung als erstes Beispiel für eine solche länderübergreifende Planung
- 2. Untersuchung des Themas Flächen- und Immobilienmanagement unter dem Fokus des Ausbaus und dessen Auswirkungen, beispielsweise auf die Immobilienpreise
- 3. Analyse der These: "In der Region gibt es eine Ungleichbehandlung der verschiedenen Gemeinden" (zum Beispiel bei Lärmbelastung und Steuereinnahmen) durch eine Bestandsaufnahme und die Bestimmung möglicher Indikatoren zur Unters uchung
- 4. Good-Practice-Analyse (Sammlung guter Beispiele) zur Kompensation von Belastungen durch ein Großbauvorhaben Wie können beispielhafte Verfahren aussehen?
- 5. Untersuchung der Auswirkungen auf den Verkehr in der Region durch den möglichen Flughafenausbau in weiteren Bereichen – aufbauend auf dem Verkehrsgutachten zum landgebundenen Verkehr aus dem Mediationsverfahren ("V14 – Landgebundener Verkehr"); Bestimmung einer geeigneten Institution, die eine solche länderübergreifende Planung koordinieren kann (siehe Punkt 1)
- 6. Imageanalyse: Klärung der Bedeutung des Flughafens für die Region
- 7. Klärung, inwieweit die Folgen des möglichen Ausbaus finanziell (fiskalisch) ausgeglichen werden können

Diese neuen Arbeitspakete wurden ihrer thematischen Zuordnung entsprechend in die Arbeitsprogramme der beiden Projektteams aufgenommen. Dabei ging der Großteil der Teilpakete an das Ar-

beitspaket "S 2 Langfristentwicklung der Region und des Flughafens" des Projektteams LFP. Im Einzelnen ergab sich folgende Zuordnung:

Schwerpunkt	Projektteam	Teilarbeitspaket
1.a) Akteure der Regional- und Landesplanung und deren Kompetenzen	LFP	S 2.3
1.b) Lärmminderungsplanung	ALP	L 5
2. Flächen- und Immobilienmanagement	ALP	L3
Ungleichbehandlung von Nutzen und Lasten durch den Flughafen in der Region	LFP	S 2.6
Good-Practice-Analyse: Kompens ation von Ausgleichsmaßnahmen	LFP	S 2.5
Verkehrsplanerische Anforderungen an den Ausbau	LFP	S 2.4
Die Bedeutung des Flughafens für die Region in Imageanalysen	LFP	S 2.2
7. finanzieller (fiskalischer) Ausgleich der Folgen des möglichen Ausbaus		Siehe Punkt 4 bzw. Teilpa- ket S 2.5

Mit der gemeinsamen Sitzung der beiden Projektteams konnte de Evaluation der Ausgangsbasis und die Bestimmung der zu untersuchenden Einzelaspekte, Teilarbeitspaket S 2.1, des Projektteams LFP abgeschlossen werden. In den weiteren Sitzungen konnten die Teilarbeitspakete aus S 2 "Langfristentwicklung der Region und des Flughafens" vertieft werden.

Zum Einfluss des Flughafens auf das Image der Region (S 2.2) stellte das Projektteam LFP bereits durchgeführte – allerdings nicht mehr aktuelle – Imageanalysen über die Region Rhein-Main zusammen und wertete diese nach anzuwendenden Abfragekriterien aus. Da eine neue Imageanalyse aufgrund der komplexen Thematik einen erheblichen Ressourcenaufwand darstellt, entschlossen sich die Mitglieder des Projektteams, potenzielle und tatsächliche Auftraggeber von Imageanalysen in der Region anzusprechen. Das Ergebnis: eine aktuelle Imageanalyse mit der gewünschten Aussagekraft für die Region Rhein-Main ist zur Zeit nicht verfügbar.

Das Projektteam LFP diskutiert den Einfluss des Flughafens auf das Image der Region im Moment an dem in regelmäßigen Abständen erhobenem Meinungsbarometer der Stadt Frankfurt. Ziel ist es, ausreichend Akteure für die Durchführung einer eigenen Imageanalyse zu gewinnen.

Eine Recherche zu Akteuren der Regional- und Landesplanung (S 2.3) ist bereits abgeschlossen und in dem Bericht "Zusammenstellung der Akteure der Regional- und Landesplanung" mit detaillierten

Informationen zu Aufgabenfeldern und Kompetenzen zusammengefasst. Dieser Bericht steht allen Projektteams für ihre weitere Arbeit zur Verfügung, so beispielsweise auch dem Projektteam ALP für dessen Arbeitspaket "Regionale Lärmminderungsplanung" (L 5).

Bezüglich der verkehrsplanerischen Anforderungen an den Ausbau wird das Projektteam LFP zunächst das Gutachten der Fraport AG aus dem Raumordnungsverfahren "Auswirkungen des flughafeninduzierten Verkehrs auf das übergeordnete Verkehrsnetz" mit Experten auf kritische Schnittstellen zu der übergreifenden Verkehrsplanung in der Region überprüfen (S 2.4). Danach wird die weitere Vorgehensweise zu diskutieren sein.

Die Erstellung einer "Good-Practice-Analyse" (S 2.5) zu Instrumenten der Kompensation und Ausgleichsmaßnahmen bei Belastungen durch große Infrastrukturvorhaben (z.B. Bau von ICE-Trassen) ist bereits in Bearbeitung und soll im nächsten Jahr fertiggestellt werden. Der Fokus liegt dabei auf den beiden zentralen Fragen "Was wird kompensiert?" und "Wie wird entschädigt?" Um Doppelarbeit zu vermeiden, soll dies in Abgleich mit den Fraport-Unterlagen zum Raumordnungsverfahren geschehen.

Für die Behandlung "vermuteter Ungleichverteilung von Kosten und Nutzen des Flughafens verschiedener Kommunen" (S 2.6) wird zukünftig geprüft werden, welche Indikatoren zur Klärung dieser Gegenüberstellung zu erfassen sind.

Das von den Mitgliedern des Regionalen Dialogforums als vorrangig zu behandelnde Teilarbeitspaket S 2.7 "Untersuchung des Einflusses des Flughafens und dessen Ausbau auf die Sozialstruktur der umliegenden Gemeinden" erwies sich als eine methodische Herausforderung: es ist schwierig, den Anteil des Einzelfaktors Flughafen Frankfurt an den Veränderungen in der Sozialstruktur der Anlieger-kommunen zu identifizieren. Thomas Jühe, Bürgermeister der Stadt Raunheim, stellte in diesem Kontext den Mitgliedern des Projektteams erste Ergebnisse aus einer laufenden Untersuchung der Stadt Raunheim vor. Dadurch angeregt, soll das Projektteam in einem ersten Schritt das Verhältnis zwischen Sozialstruktur und Fluglärmbelastung betrachten. Danach erst kann sich das Projektteam möglichen Kausalitäten zwischen diesen Erscheinungen widmen. Auf einer der nächsten Sitzungen soll mit Experten diskutiert und geprüft werden, inwieweit die dort vorhandenen Daten des "Regionalatlas Rhein-Main" der Universität Frankfurt im Zusammenhang mit Lärmisophonen betrachtet werden können.

Zu den oben aufgeführten Teilarbeitspaketen, die sich im wesentlichen mit Siedlungs- und Regionalentwicklung beschäftigen, wurde eine Übersichtsgrafik erstellt, die Abhängigkeiten und Schnittstellen der Arbeitspakete wiedergibt.

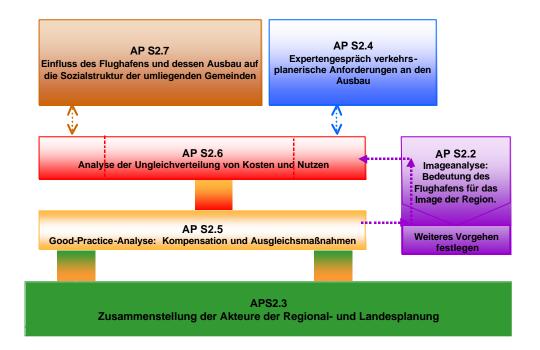


Abb.: Grafik zu Schnittstellen und Reihung der Arbeitspakete S 2.2 bis S 2.7

#### 1.4.3 Externe Kosten und Nutzen des Luftverkehrs (Arbeitspaket S 3)

Nach dem Hearing zum Thema "Externe Kosten und Nutzen" am 30. August 2001 entschlossen sich das Projektteam LFP und das RDF, die Bereiche "Kosten" und "Nutzen" getrennt zu behandeln.

Es wurde ein Gutachten zur "Ermittlung externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt am Main" in Auftrag gegeben, das bis zum Jahreswechsel 2002/2003 vorliegen soll (siehe Anhang F-1).

Bei dem Thema "externer Nutzen" des Flughafens wurde unter anderem diskutiert, ob und wenn ja welche zusätzlichen Nutzen – über die in der Mediation Flughafen/Frankfurt bereits erfassten hinaus – untersuchenswert und quantifizierbar sind; dabei stellte sich die Frage nach möglichen Methoden zu deren Quantifizierung als schwierig dar. Die Mitglieder des Projektteams LFP und des RDF einigten sich darauf, ein Untersuchungsdesign zu einer Studie auszuschreiben. Diese soll sowohl alle bisher aufbereiteten als auch alle noch nicht erfassten Nutzen des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt zusammenstellen. Das Untersuchungsdesign soll im Wesentlichen eine deskriptive Zusammenstellung der Nutzen aus der Mediation und den Unterlagen zum ROV, aber auch eine beschreibende Darstellung der nicht quantifizierbaren Nutzen anhand von Fallbeispielen sowie eine Abschätzung nach deren Größenordnung beinhalten. Diese Studie soll noch im Jahr 2002 vergeben werden.

## 1.4.4 Mittel- und Langfristentwicklung auf dem Arbeitsmarkt Rhein-Main (Arbeitspaket S 4)

Zu diesem Arbeitspaket wurde bisher noch keine weitere Vorgehensweise festgelegt.

### 1.5 Projektteam Nachtflugverbot

## Kurz-Info Nachtflugverbot

Ziel: Unterstützung des RDF bei der

Umsetzung des Nachtflugverbots zwischen 23 und 5 Uhr für

nicht-planmäßige Flüge

Schwerpunkt: Prüfung der rechtlichen Mach-

barkeit eines Nachtflugverbots

Sitzungsturnus: alle sechs bis acht Wochen

Seit: 29. November 2000

## 1.5.1 Aufstellen eines Sofortprogramms (N 1)

Am 24. Oktober 2001 informierte sich das Projektteam bei Vertretern der Deutschen Flugsicherung (DFS) und der Deutschen Lufthansa über bereits umgesetzte und in nächster Zukunft geplante Möglichkeiten zur Reduzierung der nächtlichen Lärmbelastung im Rahmen des Sofortprogramms. Ziel dieses Arbeitspaketes ist es, vor allem technische und logistische Möglichkeiten für die Zeit bis zum Ausbau auszuschöpfen, die eine Reduzierung oder Verlagerung nächtlicher Flüge zur Folge haben. Die weitere Bearbeitung wurde aufgrund der thematischen Nähe dem Projektteam Anti-Lärm-Pakt übertragen.

#### 1.5.2 Konkretisierung der Ausgestaltung des Nachtflugverbotes (N 2)

Das von Professor Reinhardt Jünemann im Auftrag der Fraport erstellte Gutachten "Verkehrliche Auswirkungen und mögliche Maßnahmen bei Einführung eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt Main" wurde in der Projektteam-Sitzung am 30. Januar 2002 eingehend diskutiert und als Grundlage für die weitere Arbeit anerkannt. Zwei Pakete aus dem Arbeitsprogramm konnten dadurch zurückgestellt (N 2.2) bzw. gestrichen werden (N 3.2).

# 1.5.3 Abschätzung und Bewertung der Wirkungen und Folgen eines Nachtflugverbots (N 3)

Analog zur Vorgehensweise im Mediationsverfahren zur Berechnung der Lärmisophonen werden in diesem Arbeitspunkt die Auswirkungen auf die Lärmsituation am Flughafen Frankfurt mit und ohne Nachtflugverbot berechnet: Zu den in der Planung befindlichen Varianten wird es einen Szenarioflugplan mit und ohne Nachtflugverbot geben. Darauf aufbauend wird die DFS die An- und Abflugrouten und -verfahren definieren und die HLUG die zugehörigen Lärmisophonen berechnen können.

## 1.5.4 Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten einer Umsetzung des Nachtflugverbots (N 4)

Im Zentrum der Arbeit des Projektteams Nachtflugverbot im Berichtszeitraum stand die gutachterliche Bearbeitung der rechtlichen Fragestellungen zur Umsetzung eines "Nachtflugverbots" am Flughafen Frankfurt Main (N 4.2). Ausgehend von sieben Angeboten empfahl das Projektteam am 10. August 2001 dem RDF drei potenzielle Gutachter. Das RDF beauftragte in seiner Sitzung vom 10. August 2001 bzw. 21. September 2001 die Gutachtergruppen Professor Stephan Hobe vom Institut für Luft-und Weltraumrecht in Köln und Rechtanwalt Wilhelm Stoffel in Köln sowie Professor Reinhard Sparwasser von der Freiburger Kanzlei Cämmerer, Bender, Lenz mit der gemeinsamen gutachterlichen Bearbeitung. Auf Empfehlung des Projektteams wurde am 21. September 2001 den Rechtsanwälten Volker Gronefeld und Klaus-Martin Groth die Qualitätssicherung des Gutachtens übertragen. Am 6. März 2002 präsentierten die beiden Gutachtergruppen erste Zwischenergebnisse. Das Gutachten soll im August 2002 fertig gestellt werden.

### 1.5.5 Prüfung der Möglichkeiten der Verlagerung von Nachtflügen nach Hahn (N 5)

Eine Realisierbarkeit des Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt wird sehr eng mit der Möglichkeit der Verlagerbarkeit von Flügen in der Nacht diskutiert. In Abstimmung mit dem Gutachten des Projektteams "Optimierung zur Kooperation von Flughäfen" wird die Möglichkeit der Verlagerung von Nachtflügen nach Hahn untersucht. Geprüft wird, welche Verkehre unter welchen Umständen mit welchen Instrumenten nach Hahn verlagert werden können. Die Empfehlungen des Projektteams "Nachtflugverbot" flossen in die Leistungsbeschreibung für die weitere Bearbeitung des Gutachtens "Kooperationsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt/M. mit Hahn und anderen Flughäfen mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung" ein. Die Federführung zu diesem Arbeitspaket liegt bei dem Projektteam "Optimierung".

## 1.6 Projektteam Ökologie und Gesundheit

## Kurz-Info Ökologie und Gesundheit

Ziel: Berücksichtigung der ökologi-

schen und gesundheitlichen Auswirkungen des Flughafens bei zu treffenden Entscheidun-

gen

**Schwerpunkt:** Erarbeitung von Empfehlungen

zu Monitoringinstrumenten für Gesundheit und Lebensqualität sowie Diskussion von regiona-

len Belastungsgrenzen

Sitzungsturnus: alle sechs bis acht Wochen

Seit: 14. Dezember 2000

# 1.6.1 Erfassung und Monitoring zur Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung in der Region (ÖG 1)

Mit diesem Arbeitspaket möchte das Projektteam zunächst klären, welche gesundheitlichen Belastungen und mögliche Einschränkungen der Lebensqualität (Kommunikation, soziales Verhalten, Aggressivität etc.) vom derzeitigen Betrieb des Frankfurter Flughafens ausgehen. Mit Hilfe des Monitorings soll dann kontinuierlich geprüft werden, wie sich die Belastungen und Einschränkungen entwickeln.

Über die gesundheitliche Wirkung von Fluglärm wird von Seiten der Experten noch Forschungsbedarf formuliert. Die meisten der bisher vorliegenden Studien sind zudem Laborstudien. Das Projektteam "Ökologie und Gesundheit" möchte hingegen Untersuchungen unter realen Bedingungen zum Einfluss von Fluglärm auf die Lebensqualität der Menschen in der Region durchführen. Aus diesem Grund empfahl das Projektteam "Ökologie und Gesundheit" dem RDF die Vergabe einer sogenannten "Machbarkeitsstudie" (siehe Anhang F-2), um geeignete Methoden und Instrumente zu erarbeiten und deren Anwendbarkeit für eine Hauptstudie zu überprüfen.

Die Bearbeitungszeit für die Machbarkeitsstudie war für neun Monate geplant. Das wissenschaftliche Neuland, das in vielerlei Hinsicht mit dieser Studie betreten wurde, machte jedoch einen relativ aufwendigen Abstimmungsprozess zwischen Gutachtern, Beratern und Qualitätsicherern nötig. Auch aufgrund von organisatorischen / technischen Schwierigkeiten (z.B. Fragen wie "Wo kann man im Winter Gruppen im Freien bei der Kommunikation beobachten?") kam es zu zeitlichen Verzögerungen bei Erstellung der Studie.

Das Gutachten soll dem Projektteam "Ökologie und Gesundheit" im Dezember 2002 vorgestellt werden, und im Januar 2003 mit dem Endbericht in das RDF eingebracht werden.

## 1.6.2 Diskussion regionaler Belastungsgrenzen und Festlegung von Umweltqualitätszielen zur Vorbereitung eines Umweltmonitorings (ÖG 2)

Im Rahmen dieses Arbeitspunktes soll ein Verfahren zur Diskussion und möglichen Definition regionaler umweltbezogener Belastungsgrenzen gefunden werden. Dabei ist zu klären, wie ein solches Verfahren zur Bearbeitung von Belastungsgrenzen organisiert werden kann, um inhaltliche Zielsetzungen weiter zu strukturieren. Darüber hinaus muss geklärt werden, wie die erarbeiteten Vorschläge in die entsprechenden Entscheidungsprozesse Eingang finden können.

Die zu diskutierenden Umweltqualitätsziele und methodischen Herangehensweisen dienen der Vorbereitung eines integrierten Umweltmonitorings, das die umweltbezogene Beobachtung ausgewählter Indikatoren (z.B. Baumkronen und Belaubungszustand der Waldgebiete oder seltene und gefährdete Populationen wie Fledermäuse) der Region erlauben soll. Das Monitoring soll weiterhin langfristig die Möglichkeit bieten, prognostizierte Umweltwirkungen zeitnah zu erfassen, entsprechende Minderungsoder Kompensationsmaßnahmen zu ergreifen und damit weitere erheblichere Auswirkungen zu vermeiden.

Dabei ist es eines der Ziele des Projektteams, mit dem Umweltmonitoring dauerhafte Beobachtungen zu initiieren, mit denen allmähliche Veränderungen wahrgenommen werden können, sowohl kleinräumig auf dem Gebiet einer der Ausbauvarianten als auch für die Region rund um den Flughafen als Ganzes. Die Veränderungen sollen mit Hilfe von Indikatoren gemessen und wenn möglich mit Belastungsgrenzen verglichen werden, um die Veränderungen bewerten zu können.

Das Projektteam hat im vergangenen Jahr zwei Expertengespräche veranstaltet, durch die die Vorgehensweisen weiter konkretisiert wurden. Experten erläuterten an den Beispielen "Wald" (als besonderes Ökosystem) sowie "Artenvielfalt", wie man sich Umweltqualitätszielen und der Beschreibung von Belastungsgrenzen nähern kann und berichteten von anderen Programmen in Hessen und der gesamten Bundesrepublik. Methodische Erfahrungen innerhalb dieser Projekte standen dabei im Mittelpunkt sowie die Frage, welche Ansätze für die geplanten Arbeiten am Frankfurter Flughafen übertragbar oder nutzbar sind.

Die Ergebnisse und Empfehlungen der Experten aus den Gesprächen werden in die Konzeptentwicklung für ein langfristiges und effizientes Monitoring einfließen, welches im kommenden Jahr in Auftrag gegeben werden soll.

#### 1.7 Projektteam Optimierung

## Kurz-Info Optimierung

Ziel: Optimierung des Flugverkehrs

in der Luft und am Boden

**Schwerpunkt:** Erarbeitung von Empfehlungen

zu Optimierungsmaßnahmen Prüfung der vorhanden Kapazitäten und Koopertionsmöglich-

keiten

**Sitzungsturnus:** alle sechs bis acht Wochen

Seit: 15. Dezember 2000

## 1.7.1 Optimierungsmöglichkeiten am Frankfurter Flughafen (O 1)

Im Rahmen des Themas "Binnenoptimierung" stellte die Fraport AG den derzeitigen Stand der laufenden Planung zu kapazitätssteigernden Maßnahmen am Frankfurter Flughafen vor. Demnach ist mit technischen Neuerungen, vor allem mittels eines speziellen Landeverfahrens (HALS/DTOP), eine Erhöhung auf jährlich 500.000 Flugbewegungen bis 2006 anvisiert. Nach Einschätzung der Fraport AG sind aus heutiger Sicht keine weiteren Optimierungsmöglichkeiten absehbar, welche die Kapazität darüber hinaus steigern werden. Die Deutsche Flugsicherung (DFS) stellte ebenso Neuerungen und Aktivitäten im Bereich Optimierung vor. Darunter fallen Maßnahmen zur Flächennavigation (Stichwort: Area Navigation) und im Bereich der An- und Abflugverfahren. Dazu zählen sogenannte GPS-FMS (Overlay) Verfahren und GPS-Stand Alone Verfahren. Alle Aktivitäten bedeuten vor allem eine Arbeitserleichterung für die Fluglotsen und für die Flugzeugbesatzungen im täglichen Flugbetrieb. Die dadurch erhöhte Präzision der Verfahren ermöglicht die Flugbewegungen während der An- und Abflugverfahren gezielt zu bündeln oder zu streuen. Die vorgestellten neuen Verfahren der Flugsicherung, so die Einschätzung der DFS, werden allerdings zu keiner nennenswerten Erhöhung der derzeitigen Flugbewegungskapazität am Frankfurter Flughafen führen.

### 1.7.2 Kooperationen von Flughäfen (O 2)

Mit dem Arbeitspaket 1 des Gutachtens zur Kooperation und Verlagerung von Flügen wurde ein wesentlicher Arbeitsschritt abgeschlossen, der das theoretisch existierende, maximale Potenzial für eine

Verkehrsverlagerung an andere Flughäfen für das Jahr 2000 untersuchte. Auf Grund dieser Ergebnisse entschied das RDF, auch die weiteren Arbeitspakete des Gutachtens zu vergeben. Damit sollen nun weitere bisher nicht berücksichtigte Faktoren, die das Verlagerungspotenzial beeinflussen, zum Beispiel Kosten/Nutzen-Aspekte, Netzaspekte (Gestaltung Flugzeugumläufe), infrastrukturelle Voraussetzungen, Einzugsbereich von Originärverkehren, einbezogen werden. Das RDF hob bei der Vergabe der weiteren Arbeitspakete den Zusammenhang mit dem Nachtflugverbot hervor und aktualisierte dementsprechend die bestehende Leistungsbeschreibung.

#### 1.7.3 Kooperationen zwischen Luftverkehr und Schiene (O 3)

Bei der Festlegung seiner Schwerpunktthemen hat das Projektteam entschieden, dieses Arbeitspaket zeitlich momentan hinter wichtigeren Themen zurück zu stellen. Die Fraport AG berichtete aber bereits über ihre Erfahrungen zur Intermodalität mit der Schiene. Hinsichtlich der Reduzierung der Kurzstreckenflüge könnten am Flughafen Frankfurt täglich durch eine Kooperation mit der Bahn rund 52 Flugbewegungen eingespart werden (etwa 20.000 Flugbewegungen pro Jahr). Die Lufthansa hat sich in einem "Memorandum of understanding" – wie bereits im Mediationsverfahren vorgestellt – dazu bereit erklärt, auf ihre innerdeutschen Kurzstreckenflüge zu verzichten, wenn die Bahn Alternativen mit einer der Lunfthansa gleichwertigen Qualität anbietet. Die dann möglicherweise freiwerdenden Slots werden voraussichtlich von der Lufthansa für andere Flüge genutzt. Zur Zeit läuft mit dem AirRail Service ein Pilotprojekt zur Verlagerung von Flügen auf die Schiene zwischen Stuttgart und dem Flughafen Frankfurt.

#### 1.7.4 Einführung eines Risikomanagements (O 4)

Im Arbeitsprogramm des Projektteams "Optimierung" ist als Restant aus dem Mediationsverfahren die Einführung eines Risikomanagements enthalten. Die Mediationsgruppe erachtete weitergehende Untersuchungen zum Risikomanagement als notwendig und sinnvoll. Darüber hinaus werden die Durchführung einer Risikoanalyse und Vorschläge zu Maßnahmen zur Risikominimierung erwartet, die anhand erarbeiteter Anforderungen und Rahmenbedingungen erstellt werden sollen. Schließlich wird empfohlen, ein Monitoring zur Erfolgskontrolle der Maßnahmen einzuführen.

Dazu wurden seit der 7. Projektteamsitzung verschiedene Aspekte diskutiert, u.a. wurde das vorliegende Gutachten zur Flugsicherheit (G 13) der Fraport AG aus den ROV-Unterlagen vorgestellt und kritisch hinterfragt. Dieses Gutachten G 13 hat das NLR auf die Verwendbarkeit für die Arbeit im RDF geprüft. In der 10. Sitzung erarbeitete das Projektteam "Optimierung" die Ziele, Anforderungen sowie Rahmenbedingungen für ein Risikomanagement am Flughafen Frankfurt. Auf Basis dieser Diskussion sowie den Anregungen des NLR empfahl das Projektteam dem RDF, ein Gutachten zur ergänzenden Risikoanalyse und zur Implementierung eines Risikomanagements unter Berücksichtigung der im Projektteam "Optimierung" formulierten Ziele und Bestandteile eines Risikomanagements auszuschreiben.

#### 1.7.5 FAA-Gutachten und Variantendiskussion (O 5)

Das RDF beschäftigte sich mehrfach mit dem FAA-Gutachten und den daraus im Mediationsverfahren gezogenen Konsequenzen. Die Klärung offen gebliebener Fragen und Kritikpunkte wurde im Projekt-

team "Optimierung" weiter behandelt. Die Wissenschaftliche Begleitung fasste die Arbeitsergebnisse zusammen, die nach ihrer abschließenden Diskussion im RDF veröffentlicht werden: ein Glossar zu den begrifflichen Klärungen wie z. B. die Klärung des Zusammenhanges zwischen Betonkapazität / Koordinationseckwert und Jahresflugbewegungen, und ein Papier, in dem Antworten auf die häufig gestellten Fragen zum FAA-Gutachten und den Varianten gegeben werden. Damit sollen folgende Fragen abschließend beantwortet werden:

- Begriffliche Klärungen
- Überprüfung von Aussagen, wonach im Ausbaufall (Nordwest-Variante) deutlich höhere praktische Betonkapazitäten möglich seien, als die im Mediationsverfahren bestimmten 120 Flugbewegungen pro Stunde.
- Liste häufig gestellter Fragen zu dieser Thematik

Das Projektteam hält in seiner 11. Sitzung nach den intensiven Arbeiten zum FAA-Gutachten eine weitere Diskussion im RDF und im Projektteam für nicht zielführend. Es sei jetzt vorrangig, in den folgenden Sitzungen zu prüfen, welche rechtlichen und politischen Möglichkeiten es gibt, die jährlich realisierbaren Flugbewegungen auf ein akzeptiertes Maß zu beschränken. Die Beschäftigung mit diesem Thema hat dazu geführt, dass andere ehemals priorisierte Themen mit reduzierter Intensität weiter bearbeitet wurden oder nicht mehr weiter verfolgt werden konnten.

### 1.8 Laufende Gutachten im Rahmen des RDF

Die folgende Grafik stellt eine thematische und zeitliche Übersicht über die durch das RDF im Berichtszeitraum vergebenen Gutachten dar. Zu jedem der Gutachten finden sich im Anhang diese Berichtes Steckbriefe, die einen schnellen Überblick über Inhalte, Gutachter und Qualitätssicherer der jeweiligen Gutachten liefern.

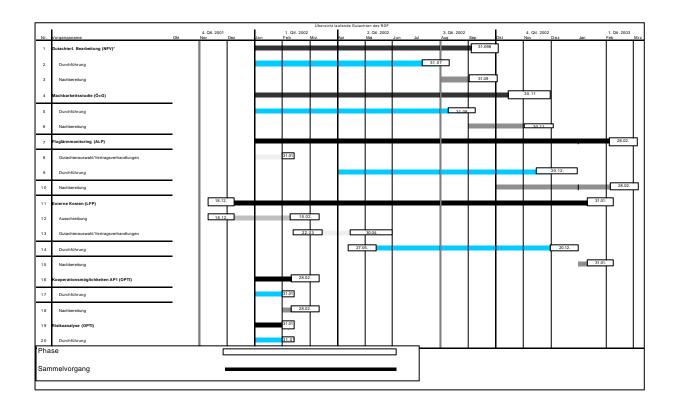


Abb.: Übersicht über die derzeit laufenden Gutachten des RDF

(Stand: Juni 2002)

## 2. Verständigung durch Dialog – die Öffentlichkeitsarbeit des Dialogforums

## 2.1 Die allgemeine Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Der Vorsitzende des RDF, Professor Johann-Dietrich Wörner, der zugleich Sprecher des Gremiums ist, kam im Berichtszeitraum mehr als einem Dutzend Einladungen von regionalen Institutionen nach. In Gesprächen mit den Fraktionen des Hessischen Landtags und mit weiteren politischen Akteuren auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene, warb Professor Wörner für die Umsetzung des Mediationspaketes als Ganzes und insbesondere für das "Zug-um-Zug-Konzept" zur Umsetzung des Mediationspakets. Im Mittelpunkt der Diskussion im RDF stand im Berichtszeitraum zunehmend die Frage, wie de Umsetzung des Nachtflugverbotes sichergestellt werden kann. Hauptsächlich die kommunalen Mitglieder des RDF befürchteten, dass ein von allen Beteiligten befürwortetes Nachtflugverbot nach dem Ausbau des Frankfurter Flughafens nicht umsetzbar sein werde. Um in diesem Punkt Vertrauen durch Verbindlichkeit zu schaffen, entwarf Professor Wörner das "Zug-um-Zug-Konzept". Das Konzept soll sicherstellen, dass jedem Schritt in Richtung Ausbau und Zunahme der Flugbewegungen ein adäquater Schritt in Richtung Entlastung und Schutz der Bevölkerung folgt bzw. vorausgeht.

Mehrere Gespräche mit Medienvertretern zu aktuellen Arbeiten des Regionalen Dialogforums – etwa zu den in diesem Jahr in Auftrag gegebenen oder abgeschlossenen Gutachten – stärkten darüber hinaus das RDF-Ziel "Versachlichung durch Information" in der öffentlichen Diskussion.



Einjähriges Jubiläum des Bürgerbüros am 22. November 2001: Der Vorsitzende des RDF, Professor Wörner (links), in angeregter Diskussion mit interessierten Bürgern.

#### 2.2 Das Bürgerbüro

Das Bürgerbüro ist Anlaufstelle für Bürgerinnen und Bürger, um sich über das Thema Ausbau des Frankfurter Flughafens zu informieren.

Mit seinem vielfältigen Angebot bietet das Bürgerbüro verschiedene Informationsmöglichkeiten: in einer Bibliothek können die Besucher zum Thema Ausbau und Lärm recherchieren; daneben gibt es Informationsmaterial, wie beispielsweise Broschüren zum Thema Fluglärmwirkungen des Umweltbundesamtes oder den "Fluglärmreport" der Fraport AG. Auf großes Interesse bei den Bewohnerinnen und Bewohnern der Flughafenanrainerstädte stoßen auch die Karten mit den An- und Abflugrouten der verschiedenen Ausbauvarianten, auf denen die voraussichtlichen Routen der Starts und Landungen markiert sind.

Die Nachfrage nach Schallpegelmessgeräten ist ebenfalls groß: insgesamt vier Geräte stehen kostenlos zur Verfügung und können für jeweils eine Woche ausgeliehen werden. Die Geräte speichern Daten von bis zu zehn Tagen. Die aufgezeichneten Daten können anschließend in ein spezielles Auswertungsprogramm übertragen und ausgedruckt werden. So erhalten die Bürgerinnen und Bürger einen Pegelzeitverlauf mit Zeit- und dB(A)-Achse und es wird ersichtlich, wie laut beispielsweise ein Flugzeug im Vergleich zu einem Auto, der Bahn oder anderen Geräuschen ist. Insgesamt wurden im Berichtszeitraum 85-mal Lärmmessgeräte verliehen.

In den mittlerweile schon traditionellen Dialogstunden können Bürgerinnen und Bürger Fragen an Mitglieder des Regionalen Dialogforums und deren Projektteams richten und in einem Gesprächskreis diskutieren. Die Dialogstunden finden meist einmal im Monat, jeweils donnerstags von 17 bis 19 Uhr statt; Schwerpunkt im Jahr 2002 ist die Vorstellung der Arbeit der einzelnen Projektteams.



Bei der Dialogstunde im Februar 2002 im Bürgerbüro.

## Terminplan Dialogstunden 2001/2002, jeweils Donnerstags ab 17 Uhr

Datum:	Name:	Thema:
21. Juni 2001	Cpt. Georg Fongern Vereinigung Cockpit	Möglichkeiten und Grenzen der Optimierung aus Sicht der Piloten
28. Juni 2001	Dr. Stefan Klingenhöfer DLH/ Dr. Stefan Schaffrath	Umweltvorsorge und Wettbewerb am Standort Frankfurt
5. Juli 2001	Dieter Pitthan Bürgermeister Langen	Fluch und Segen eines Flugha- fens
12. Juli 2001	Stefan Mauel Fraport AG	Kapazitätsentwicklung, Optimierung
2. August 2001	Horst Bernhardt Gesellschaft für Humane Luftfahrt	Fluglärm - Messung und Bewertung
16. August 2001	Michael Kraft Fraport AG	10-Punkte-Programm Nachtflugverbot
30. August 2001	Horst Amann Fraport AG	Raumordnungsverfahren
6. September 2001	Dieter Heinen Condor	Die Bedeutung des Ferienfliegers am Flughafen Frankfurt
20. September 2001	Prof. Dr. JD. Wörner Vorsitzender des Regionalen Dialogforums	Arbeit des Regionalen Dialogforums Fragen an den Vorsitzenden
27. September 2001	Pfarrer Wilhelm Wegener Ev. Kirche	Flughafenausbau und die Verantwortung für die Schöpfung
22. November 2001	Prof. Wörner/ Dr. Meister/ Dr. Ewen Regionales Dialogforum	Jubiläum 1 Jahr Bürgerbüro Arbeit der Projektteams
24. Januar 2002	Cpt. Georg Fongern Vereinigung Cockpit	Risikofaktoren in der Luftfahrt
21. Februar 2002	Regine Barth, Öko – Institut Marc Pfeiffer, RDF	Projektteam Nachtflugverbot
14. März 2002	Thomas Schäfer, Fraport AG Martin Budweth, Fraport AG	Finanzen
16. Mai 2002	Prof. Heinrich Olbert Deutsche Flugsicherung	An- und Abflugverfahren der Ausbauvarianten

#### Das Team des Bürgerbüros bietet weitere neue Angebote:

- In einem Lärmvisualisierungsprogramm des HMWVL kann per Mausklick der berechnete Lärmpegel auf einem bestimmten Punkt der Landkarte abgelesen werden. Somit kann die häufig gestellte Frage: "Wie laut ist es über meinem Haus?" schnell beantwortet werden.
- Ab Oktober 2002 können Videofilme der Sendereihe "Flughafen Frankfurt" des Hessischen Rundfunks (HR3) kostenlos ausgeliehen werden.
- Um alle interessierten Bürgerinnen und Bürger der Flughafenanrainerstädte über den Ausbau und das RDF zu informieren, tourt das Team des Bürgerbüros mit den gesamten Angeboten in der Region. In den Kommunen Neu-Isenburg, Kelsterbach, Dreieich, Mainz und auf den Hessentagen in Dietzenbach 2001 und in Idstein 2002 (siehe 3.5.) hat das Team bereits Station gemacht.



Das mobile Bürgerbüro in Mainz war ...



... für viele Bürger eine willkommene Informationsstelle

Insgesamt nutzten ca. 3.300 Bürgerinnen und Bürger das Angebot des Bürgerbüros in Rüsselsheim und an den mobilen Stationen, wobei sie gleichzeitig Anregungen und Wünsche an das Regionale Dialogforum weitergaben.

#### 2.3 Fokus-Gruppen

Am 17. Dezember 2001 fand in Dreieich Buchschlag mit fünf Experten und rund 50 interessierten Bürgerinnen und Bürgern eine Fokusgruppenveranstaltung zum Thema "Fluglärm und Lebensqualität" statt.



Diskussion während der Fokusgruppenveranstaltung in Dreieich.

Ziel der Veranstaltung war es, einen Dialog zwischen Wissenschaftlern und Bürgerinnen und Bürgern zum Thema Fluglärm und Lebensqualität und der dazu vom Regionalen Dialogforum in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie anzuregen. Leitfragen der Diskussion waren:

- Was sind aus Ihrer Sicht die zentralen Aspekte der Lebensqualität, die durch Fluglärm beeinträchtigt werden?
- Wo sollte Ihrer Meinung nach die Forschung ansetzen?

Die Ergebnisse dieser Diskussion werden von den Gutachtern bei der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie "Fluglärm und Lebensqualität" berücksichtigt.

Mit den Ergebnissen und der Atmosphäre des Abends waren die Teilnehmer zufrieden: dass der Themenkomplex "Fluglärm und Lebensqualität" von der Forschung aufgegriffen und dabei die Erfahrungen der Bürgerinnen und Bürger mit einbezogen werden, wurde grundsätzlich positiv bewertet.

Anwesende Experten zur Machbarkeitsstudie "Fluglärm und Lebensqualität":

- Dr. Caroline Herr, Justus-Liebig-Universität Gießen, Institut für Hygiene und Umweltmedizin
- Prof. Dr. Thomas Eikmann, Justus-Liebig-Universität Gießen, Institut für Hygiene und Umweltmedizin
- Prof. Dr. Rainer Guski, Ruhruniversität, Fakultät für Psychologie
- Dr. Rainer Höger, Zeus GmbH Zentrum für angewandte Psychologie, Umweltund Sozialforschung
- Dr. Bettina Brohmann, Öko-Institut e.V. (Wissenschaftliche Begleitung)

## 2.4 Themendialoge

Am 6. Juni 2002 fand eine große öffentliche Veranstaltung im Bürgerhaus in Bischofsheim mit dem Titel "Nachtflugverbot in Europa? - Dialog zwischen Europa und der Region" auf Einladung des Vorsitzenden des RDF statt.



Themendialog zum Thema "Nachtflugverbot in Europa".

Diskussionsschwerpunkte tildete die im Zusammenhang mit dem geplanten Nachtflugverbot häufig gestellte Frage nach der Notwendigkeit einer europaweiten Lösung. Bei der Veranstaltung waren folgende Experten anwesend:

- Alexander de Roo (Mitglied des Umweltausschusses des Europäischen Parlaments)
- Roland Steisel (DHL ein international tätiger Kurierdienst)
- Monica Robb (HACAN/ClearSkies, Bürgerinitiative London Heathrow)
- Carolina Pacchi (Avanzi, Mailand ein italienisches Forschungs- und Beratungsinstitut für Nachhaltigkeit)

Die wichtigsten Ergebnisse des Themendialogs waren:

In vielen Regionen um Großflughäfen in Europa gibt es vergleichbare Schwierigkeiten bei der Berücksichtigung der Interessen des Anwohnerschutzes und der der Wirtschaft. Es wurde festgestellt, dass es keine einfachen Lösungen gibt, aber mehrere mögliche Lösungswege:

- Orientierung an den (zukünftigen) europäischen Richtlinien.
- Kooperationen mit verschiedenen Flughafenstandorten zur Entwicklung gemeinsamer Konzepte.

Eine Vernetzung zwischen den Regionen und der EU könnte zu einer für alle Beteiligten akzeptablen Lösung führen:

- Die Region Frankfurt könnte als Beispiel in der EU für den Ausgleich von wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Interessen stehen. Das Nachtflugverbot zwischen 23 und 5 Uhr in Frankfurt als ein Ergebnis des Mediationsverfahrens könnte als Vorbild für andere Flughäfen wie Brüssel, Mailand oder London dienen.
- Im Gegensatz zu Frankfurt hat Mailand seit Jahren keinen funktionierenden Dialog, was dazu führt, dass die Kommunen in der Umgebung des Flughafens keine starke Allianz gegen die Interessen des Flughafens darstellen. Flugrouten scheinen willkürlich geändert werden zu können.
- Frankfurt kann sich etwa am Beispiel von Amsterdam orientieren, wie die Einhaltung von Lärmgrenzen realisierbar ist.

## 2.5 Hessentag 2002



Ministerpräsident Roland Koch, der Vorsitzende des RDF, Prof. Dr. Johann-Dietrich Wörner, und RDF-Geschäftsstellenleiter Dr. Christoph Ewen (v.l.n.r.) beim Hessentag.

Das mobile Bürgerbüro hat auf dem 42. Hessentag in Idstein zehn Tage lang, vom 14. bis zum 23. Juni 2002, Station gemacht.

Mit der Präsenz auf dem Hessentag wurde einerseits die Bekanntheit des Bürgerbüros gefördert, andererseits konnte ein Beitrag zur Information der Bürgerinnen und Bürger über die Arbeit des RDF geleistet werden. Wichtig war darüber hinaus, weiter in der Region für die Notwendigkeit der Umsetzung aller Teile des Mediationsergebnisses zu werben.

In Idstein bestand ein großes Interesse der Besucherinnen und Besucher an dem RDF-Stand und an Informationen über den Ausbau des Frankfurter Flughafens, den Ergebnissen des Mediationsverfahrens sowie die Arbeit des RDF und seiner Projektteams. Insbesondere die sachliche Aufklärung und die Beantwortung von Fragen im Zusammenhang mit einem möglichen Nachtflugverbot oder einem Schallschutzprogramm standen im Mittelpunkt. Bei täglich wechselnden Fragestellungen zum Themenbereich Flughafen wurden die Besucher nach Ihrer Meinung gefragt, beispielsweise "Sind Sie für den Ausbau des Frankfurter Flughafens?", "Sind Sie für das Nachtflugverbot?", "Fühlen Sie sich durch Fluglärm gestört?"

Darüber hinaus konnten mittels der Schallpegelmessgeräte die Besucher des Hessentags über einen Echtzeittransfer die Lautstärke bestimmter Geräusche vor Ort messen.



Das Bürgerbüro beim Hessentag in Idstein: Beratung, Information und  $\dots$ 



... die Möglichkeit, an der Tages-Umfrage teilzunehmen.

Die Umfragen auf dem Hessentag ergaben folgendes Stimmungsbild, das allerdings nicht repräsentativ ist:

Thema	Ja	Nein
Sind Sie für den Ausbau des Frankfurter Flughafens?	682	389
Sind Sie für das Nachtflugverbot?	428	179
Fühlen Sie sich durch Fluglärm belästigt?	391	456
Nutzen Sie den Flughafen Frankfurt, um von dort in den Urlaub zu fliegen?	226	70
Stimmen insgesamt	2821	

## 2.6 "dialog brief" und Pressearbeit

#### 2.6.1 Der "dialog brief"

Der neue Newsletter mit dem Titel "dialog brief" ergänzt seit Mai 2002 das Informations - und Dialogangebot des RDF. Der "dialog brief" erscheint viermal im Jahr und unterstützt die Ziele "Versachlichung durch Information" sowie "Verständigung durch Dialog" des RDF. Interessierte können den dialog brief bei der Geschäftstelle des Regionalen Dialogforums, Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim, bestellen. Darüber hinaus wird er über die Institutionen im RDF in größerer Zahl in der Region verteilt und ist digital auf der Webseite des Regionalen Dialogforums unter www.dialogforum-flughafen.de eingestellt und zu abbonieren.

Die Leser erhalten in überschaubarer Form Informationen über laufende und anstehende Arbeiten des RDF und seiner Projektteams. Die Kategorie "Lexikon" erläutert kurz und verständlich Fachwörter aus der Diskussion um den Flughafenausbau, das "Dialoggerücht" klärt über immer wieder in der Öffentlichkeit kursierende "Falschmeldungen" auf. Möglichkeit zum Dialog geben verschiedene Formate, wie Interviews und Umfragen im "dialog brief". Bisher sind zwei Ausgaben des Newsletters erschienen (Anhang C).

## 2.6.2 Das Pressegespräch zu den Gutachten des RDF

Am Dienstag, den 25. September 2001, lud der Vorsitzende des Regionalen Dialogforums gemeinsam mit der Geschäftsstelle und der Wissenschaftlichen Begleitung Pressevertreter zu einem Gespräch über die bis zu diesem Zeitpunkt vom RDF in Auftrag gegebenen Gutachten ein:

- Machbarkeitsstudie "Fluglärm und Lebensqualität"
- Gutachten "Kooperationsmöglichkeiten des Flughafen Frankfurt mit Hahn und anderen Flughäfen"
- Gutachterliche Bearbeitung rechtlicher Fragestellungen zum Thema "Nachtflugverbot".

Mit welcher Zielsetzung wurden die Gutachten vergeben? Was sind die zentralen Fragestellungen? Wie werden die Ergebnisse der Arbeiten einzuordnen sein? An diesen Fragen orientierte sich das ausführliche Gespräch, das den Hintergrund der Gutachten sowie die Arbeit des RDF näher beleuchtete.

## 2.6.3 Die Bürgerinformationsveranstaltung zur Vorstudie "Fluglärm und Lebensqualität"

Am 17. Mai 2002 veranstaltete die Geschäftsstelle des RDF gemeinsam mit den durch das Regionale Dialogforum beauftragten Wissenschaftlern der Universität Gießen, Professor Thomas Eikmann, Dr. Heike Seitz und Dr.-Ing. Anja zur Nieden, in Wiesbaden-Nordenstadt eine Bürgerinformationsveranstaltung zur Vorstudie "Fluglärm und Lebensqualität".

Die Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreter der Presse wurden dabei über die Untersuchung informiert und erhielten Antworten auf Fragen, wie beispielsweise "Wie verlaufen die Untersuchungen in Wiesbaden-Nordenstadt?" und "Wer wird zu welchen medizinischen Aspekten untersucht?"

#### 2.7 Internet

Die Homepage des Regionalen Dialogforums dient auch in Zukunft der Öffentlichkeit als Informationsmöglichkeit über die Arbeiten des RDF. Interessierte können sich hier nicht nur über die Grundlagen des Verfahrens und die Zusammensetzung informieren, sondern auch Tagesordnungen und Zusammenfassungen einzelner Projektteam-Sitzungen und durchgeführter Hearings abrufen.

Auch über Veranstaltungen des Regionalen Dialogforums und des Bürgerbüros wird im Internet umfassend informiert. So steht auf der Webseite etwa ein Videofilm über die RDF-Veranstaltung "Nachtflugverbot in Europa? - Dialog zwischen Europa und der Region" vom 6. Juni 2002.

Alle vom RDF in Auftrag gegebenen Gutachten sind in voller Länge auf der Webseite des RDF eingestellt und können kostenlos heruntergeladen werden.

Für die Mitglieder des Regionalen Dialogforums wurde ein Mitgliederbereich eingerichtet. In diesem passwortgeschützten Bereich stehen den Mitgliedern ab 2002 alle im Vorfeld der RDF-Sitzungen versandten Unterlagen sowie Sitzungsprotokolle mit Anhängen zur Verfügung.

### 3. Ausblick 2. Halbjahr 2002

### 3.1 Aufgaben für das RDF und die Projektteams

Neben den inhaltlichen Schwerpunkten ist es für das RDF im zweiten Halbjahr 2002 von besonderer Bedeutung, die Grundlagen für einen sachlichen und konstruktiven Dialog zwischen den Akteuren in der Region und in der Öffentlichkeit weiter zu festigen. Mit den voranschreitenden formalen Schritten in Richtung des geplanten Ausbaus wird das RDF sich weiter und nachdrücklich für die Umsetzung der Teile "Anti-Lärm-Pakt", "Optimierung" und "Nachflugverbot" einzusetzen.

Neben einer möglichst verbindlichen Verankerung der Ergebnisse der Mediation ist zunehmend deren inhaltliche Ausgestaltung und Konkretisierung von Bedeutung. Neue Erkenntnisse aus den inzwischen vorliegenden Arbeiten des RDF und aus den formalen Verfahren sind dabei im Dialog mit der Öffentlichkeit zu diskutieren und zu bewerten, ohne die in der Mediation erzielten Ergebnisse in Frage zu stellen.

Eine weitere nicht zu unterschätzende Aufgabe stellt die geplante Umstrukturierung der Arbeitsebene des Regionalen Dialogforums dar. Effizienzgewinne auf zweierlei Ebenen werden dabei angestrebt: zum einen soll die durch fünf Projektteams, Forumsmitgliedschaft und Begleitkreise hohe Ressourcenbelastung bei den Institutionen reduziert werden. Zum anderen weisen Arbeitspakete verschiedener Projektteams inhaltliche Schnittstellen auf, die es künftig besser zu nutzen gilt. Es geht zum Beispiel um die Verknüpfung von "Umweltmonitoring" und "Szenarien/Prämissencontrolling" – beides Aufgaben, die das RDF im Vorgriff für die Region übernimmt und weitergeben muss. Außerdem sind die externen Kosten und die volkswirtschaftlichen Nutzen stark mit dem Thema "Lebensqualität" verknüpft. Auch "Siedlungsentwicklung" und "Belastungsgrenzen" stellen Schnittstellenthemen dar, die von den Projektteams gemeinsam bearbeitet werden könnten.

Die Zusammenlegung der beiden Projektteams "Anti-Lärm-Pakt" und "Optimierung" wurde vor allem deshalb vorgenommen, weil beide Projektteams technische Fragen behandeln. Es bestehen folgende Zusammenhänge:

- Konflikte zwischen Lärmschutz und Risiko erkennen: die Entwicklung von Lärmschutzmaßnahmen (Lärmmanagement) ist vergleichbar mit der Entwicklung énes Risikomanagements. Mögliche Konflikte zwischen beiden könnten so direkt erkannt werden.
- mögliche Verlagerungen von Flugbewegungen untersuchen: Die Verlagerung von Flugbewegungen stellt einen fließenden Übergang zwischen "Optimierung" und "Anti-Lärm-Pakt" dar. Gleiches gilt für die Verlagerung von Flugbewegungen auf die Schiene und die Thematik "Kontingentierung".

Im zweiten Halbjahr 2002 hat das RDF zu entscheiden, in welcher Form die Umstrukturierung auf der Arbeitsebene die genannten Effizienzgewinne leisten kann.

### 3.2 Inhaltliche Schwerpunkte des RDF und einzelner Projektteams

Aus den Ergebnissen beauftragter und anstehender Gutachten sowie aus dem Arbeitsprogramm ergeben sich für das RDF und die Projektteams für das zweite Halbjahr 2002 folgende Schwerpunkte: Nach Fertigstellung der gutachterlichen Bearbeitung rechtlicher Fragestellungen zum Thema "Nachtflugverbot" wird die Begleitung und Umsetzung der Ergebnisse des Gutachtens eine wesentliche Aufgabe für das RDF sein. Des Weiteren ist nach Fertigstellung der Machbarkeitsstudie "Fluglärm und Lebensqualität" die Vorbereitung einer entsprechenden Hauptstudie anzugehen.

Die Begleitung des laufenden Gutachtens "Fluglärmmonitoring" kann im Frühjahr 2003 beendet werden, um daran anschließend erste Schritte zur Umsetzung eines Fluglärmmonitorings am Flughafen Frankfurt einzuleiten.

Die Konkretisierung des Szenarioprozesses für den Flughafen und die Region für die Zeit nach 2015 stellt eine ebenso umfangreiche Aufgabe dar wie die weitere Behandlung des Arbeitspaketes "Siedlungs- und Regionalentwicklung". Insofern stehen diese Themen beim RDF und seinen Projektteams auch über das zweite Halbjahr hinaus auf der Agenda.

Weitere Schwerpunkte im 2. Halbjahr 2002 werden sein:

- Kontingentierungsmöglichkeiten am Standort Frankfurt
- Gutachten "Risikomanagement"
- Studie zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafen Frankfurt
- Arbeitspakete 2-4 zu dem Gutachten "Kooperationsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt/Main mit Hahn und anderen Flughäfen" mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung:

AP2: Potenzialanalyse für die Kooperationsflughäfen

AP3: Auswirkungen auf den Flughafen Frankfurt

AP4: Ausarbeitung konkreter Vorschläge für Kooperations-

möglichkeiten

Zudem wird das RDF das Planfeststellungsverfahren begleiten, das Ende 2002/Anfang 2003 beginnen soll.

### 3.3 Das Bürgerbüro

Aufgrund der positiven Resonanz wird es auch zukünftig das mobile Bürgerbüro geben. Für 2002 sind u.a. Stationen in von Fluglärm betroffenen Stadtteilen Darmstadts geplant. Zusätzlich bietet das Team des Bürgerbüros 2002 weitere Dialogstunden im Bürgerbüro Rüsselsheim an, an denen interessierte Bürgerinnen und Bürger in einem Gesprächskreis Fragen stellen und diskutieren können.

Terminplan Dialogstunden 2002, jeweils Donnerstags ab 17.00 Uhr

5. September 2002	Hans Eck	Raumordnungsverfah-
	Regierungspräsidium Darmstadt	ren/Planfestellungsverfahren
26. September 2002	Christian Hochfeld, Öko-Institut	Projektteam
	Markus Hertlein, RDF	Langfristperspektiven / No-Regret
24. Oktober 2002	Martin Schmied, Öko-Institut	Projektteam
	Ralf Eggert, RDF	Optimierung
5. Dezember 2002	Tina Brohmann, Öko-Institut,	Projektteam
	Dr. Christoph Ewen, RDF,	Ökologie und Gesundheit
	Melanie Beiler, RDF	
23. Januar 2003	Dirk Treber	Fluglärmgesetz in Zusammen-
	BV gegen Fluglärm	hang mit dem Ausbau des Frank-
		furter Flughafens

### 3.4 Dialog mit der Region

Mit seinem "dialog brief", dem Internetauftritt, verschiedenen Dialogveranstaltungen sowie Pressegesprächen bietet das Regionalen Dialogforum ein zielgruppenorientiertes und abgerundetes Angebot für den Dialog in der Region.

Die inhaltlichen Schwerpunkte des Dialogs werden im zweiten Halbjahr von der Vermittlung und Diskussion der Ergebnisse der Gutachten des RDF, dem Planfeststellungsverfahren zum geplanten Ausbau des Flughafen Frankfurt und von der weiteren Arbeit zur Umsetzung des Mediationspaketes geprägt sein. Durch die Gutachten gesetzte Themen werden u.a. sein:

- Fluglärm und Lebensqualität
- Fluglärmmonitoring
- Kooperationsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt/M. mit Hahn und anderen Flughäfen mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung
- Risikomanagement am Flughafen Frankfurt
- Umweltmonitoring

### 4. Anhang

Α	MITGLIEDER DES RDF	41
В	BEGLEITUNG DES VERFAHRENS	42
С	ÜBERSICHTEN ARBEITSPROGRAMME DER PROJEKTTEAMS	43
	C 1 INHALTSÜBERSICHT DER ARBEITSPROGRAMME (STAND: JUNI 2002)	43
	C-2 STRUKTURÜBERSICHT DER ARBEITSPROGRAMME	48
D	AUSSCHNITT DISKUSSIONSFORUM IM INTERNET / SCREENSHOT DER WEBSITE	53
Ε	AUSGABEN "DIALOG BRIEF"	54
F	GUTACHTEN-STECKBRIEFE	62
	F-1: GUTACHTEN »ERMITTLUNG EXTERNER KOSTEN DES FLUGVERKEHRS AM FLUGHAFEN FRANKFURT MAIN «	62
	F-2: MACHBARKEITSSTUDIE » FLUGLÄRM UND LEBENSQUALITÄT«	64
	F-3: GUTACHTEN »FLUGLÄRMMONITORING «	69
	F-4: GUTACHTEN »NACHTFLUGVERBOT «	73
G	SCHREIBEN DES MINISTERS POSCH VOM 9. OKTOBER 2001	77
Н	BRIEF AN DEN REGIERUNGSPRÄSIDENTEN VOM 25. JANUAR 2002	81
I	ANHANG 18 ZUM PROTOKOLL DER RDF SITZUNG VOM 22./23. MÄRZ 2002	84
J	GLOSSAR / ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	90
	J-1: ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS DER MITGLIEDER DES RDF	90
	J-2: VERZEICHNIS / GLOSSAR DER IM TEXT VERWENDETEN ABKÜRZUNGEN	91

### A Mitglieder des RDF

Vorsitzender des RDF: Wörner, Prof. Dr.-Ing. Johann-Dietrich, Präsident TU Darmstadt

Winter, Dr. Detlef Geschäftsführer AG Deutscher Luftfahrtunternehmen Nierobisch, Bernd M. Geschäftsführer AG Deutscher Verkehrsflughäfen

Lindstaedt, Dr. Wolfgang Hauptgeschäftsführer AG hess. Industrie- und Handelskammern

Gaebges, Martin Generalsekretär BARIG e.V.

Treber, Dirk Bundesvereinigung gegen Fluglärm Olbert, Prof. Heinrich Deutsche Flugsicherung GmbH

Diede-Stützel, Rita Deutsche Lufthansa AG
Dulige, Kirchenrat Jörn Ev. Kirchen in Hessen

Korf, Willy Geschäftsführer Fachverband Spedition und Logistik

Schölch, Prof. Dr. Manfred Vorstandsmitglied Fraport AG
Müller, Richard Vorsitzender Fluglärmkommission
Heyne, Jürgen Präsident Hess. Handwerkstag

Kaspar, Prof. Dr. Franz Kath. Kirche

Gieler, Prof. Dr. Uwe Landesärztekammer Hessen

Karesch, Christel Vorsitzende Bürgeraktion Pro Flughafen

Eisenhart Rothe, Christoph von Geschäftsführer Schutzgemeinschaft Deutscher Wald

Benz, Peter Oberbürgermeister Stadt Darmstadt

Olschewsky, Berthold Bürgermeister Stadt Dreieich Krebs, Ulrich Bürgermeister Stadt Flörsheim

Schwarz, Edwin Stadtrat Stadt Frankfurt

Franssen, Hans Bürgermeister Stadt Hattersheim Schindler, Harald Bürgermeister Stadt Hochheim Engisch, Erhard Bürgermeister Stadt Kelsterbach

Reichel, Wolfgang Beigeordneter Stadt Mainz

Brehl, Bernhard Bürgermeister Stadt Mörfelden-Walldorf
Quilling, Dirk-Oliver Bürgermeister Stadt Neu-Isenburg
Grandke, Gerhard Oberbürgermeister Stadt Offenbach
Jühe, Thomas Bürgermeister Stadt Raunheim
Layer, Peter Stadtrat Stadt Rüsselsheim

Felde, Klaus zum ver.di (ehemals DAG)

Schaub, Gerold Stellv. Landesbezirksleiter ver.di (ehemals DGB)

Fongern, Cpt. Georg Vereinigung Cockpit e.V.

Dott, Dr. Bernhard<sup>6</sup> Präsidiumsmitglied Vereinigung hessischer Unternehmerverbän-

de e.V.

Grewatta, Ernst Vorsitzender WiDeMa e.V.

<sup>6</sup> Anmerkung der Geschäftsstelle: Zum Ende des Redaktionsschlusses erreichte das RDF die traurige Nachricht, dass Dr. Bernhard Dott, Teilnehmer der Mediationsgruppe Flughafen Frankfurt und Mitglied des RDF, im August 2002 verstarb.

### B Begleitung des Verfahrens

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

	Begleitung der Gremien Stand Juni 2002
Meister, Dr. Hans-Peter	Regionales Dialogforum, Projektteam Nachflugverbot, Projektteam Langfristperspektiven / No-Regret
Ewen, Dr. Christoph	Regionales Dialogforum, Projektteam Optimierung, Projektteam Ökologie und Gesundheit
Schönfelder, Carla <sup>7</sup>	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum, Projektteam Anti-Lärm-Pakt
Banse, Barbara	Bürgerbüro Rüsselsheim, mobiles Bürgerbüro in der Region
Beiler, Melanie	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum, Projektteam Ökologie und Gesundheit
Eggert, Ralf	Projektteam Anti-Lärm-Pakt, Projektteam Optimierung
Hertlein, Markus	Projektteam Langfristperspektiven / No-Regret, Presse Regionales Dialog- forum
Pfeiffer, Marc	Projektteam Nachflugverbot, Regionaler Dialog / Veranstaltungen

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

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

<sup>&</sup>lt;sup>7</sup> Anmerkung der Geschäftsstelle: Frau Schönfelder begibt sich im zweiten Halbjahr 2002 in Mutterschutz. Im Zuge der geplanten Umstrukturierung der Projektteams wird eine Neuverteilung der Aufgabenbereiche erfolgen.

# C Übersichten Arbeitsprogramme der Projektteams

### C 1 Inhaltsübersicht der Arbeitsprogramme (Stand: Juni 2002)

Projektteam Nachtflugverbot (N)

AP	Titel	Stand	Herkunft
N 1	Aufstellen eines Sofortprogramms		
N 1.1	Konkretisierung möglicher Handlungsoptionen zur Reduzierung des nächtlichen Fluglärms	i.B.	RDF
N 2	Konkretisierung der Ausgestaltung des Nachtflugverbotes		
N 2.1	Analyse der Nachtflugsituation	Ende	RDF
N 2.2	Hearing der "Nachtflieger" und Betroffenen eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt	offen	RDF
N 3	Abschätzung und Bewertung der Wirkungen und Folgen eines Nachtflugverbots		
N 3.1	Gutachten: Berechnung der Auswirkungen eines Nachtflugverbots auf die Lärmsituation am Flughafen Frankfurt	offen	Rest
N 3.2	Bestimmung der ökonomischen Auswirkungen eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt	i.B.	Rest
N 4	Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten der Umsetzung des Nachtflugverbots		
N 4.1	Recherche: Zusammenstellung der rechtlichen Bestimmungen zu Nachtflugbeschränkungen an Verkehrsflughäfen	Ende	RDF
N 4.2	Gutachten zur rechtlichen Realisierbarkeit eines Nachtflugverbots	i.B.	RDF
N 5	Prüfung der Möglichkeiten der Verlagerung von Nachtflügen nach Hahn		
N 5.1	Prüfung der Verlagerung von Nachtflügen nach Hahn	i.B.	RDF
N 6	Prüfung der Folgen des Nachtflugverbots im Wettbewerb		
N 6.1	Recherche zur Praxis und Perspektive von Nachtflugbeschränkungen und Verboten an internationalen Verkehrsflughäfen	Ende	RDF

### Projektteam Anti-Lärm-Pakt (L)

AP	Titel	Stand	Herkunft
L 1	Ausbau und Optimierung des Lärmmonitoringssystems		
L 1.1	Erhebung zu Messstellen und Messverfahren zur Optimierung der Lärmmessungen	Ende	RDF
L 1.2	Hearing – Fluglärmmonitoring (im internationalen Vergleich)	Ende	RDF
L 1.3	Gutachten "Fluglärmmonitoring am Flughafen Frankfurt Main"	i.B.	RDF
L 2	Maßnahmen zum Lärmschutz		
L 2.1	Stellungnahme des RDF zum Lärmphysikalischen Gutachtens	Ende	RDF
L 2.2	Arbeitsgruppe Task Force "Sofortprogramm Lärmschutzmaßnahmen"	i.B.	RDF
L 2.3	Untersuchungen zur Kontingentierung von Fluglärm und -bewegungen	i.B.	RDF
L 2.4	Untersuchungen zu ökonomischen Instrumenten zur Verbesserung des Lärmschutzes	i.B.	RDF
L 3	Immobilienmanagement		
L 3.1	Hearing zu Flächen und Immobilienmanagement	i.B.	Rest
L 3.2	Weiterführende Arbeiten zum Immobilienmanagement	offen	Rest
L 4	Untersuchung der Lärmwirkungen auf Siedlungsstruktur und -entwicklung		
L 4.1	Evaluation der Ausgangsbasis, Bestimmung der zu untersuchenden Einzelaspekte	Ende	RDF
L 4.2	Bestimmung der von Lärm betroffenen Bevölkerung sowie die Ermittlung möglicher Siedlungsbeschränkungen	offen	Rest
L 5	Regionale Lärmminderungsplanung		
L 5.1	Erarbeitung einer Regionalen Lärmminderungsplanung	i.B.	Rest

### Projektteam Optimierung (O)

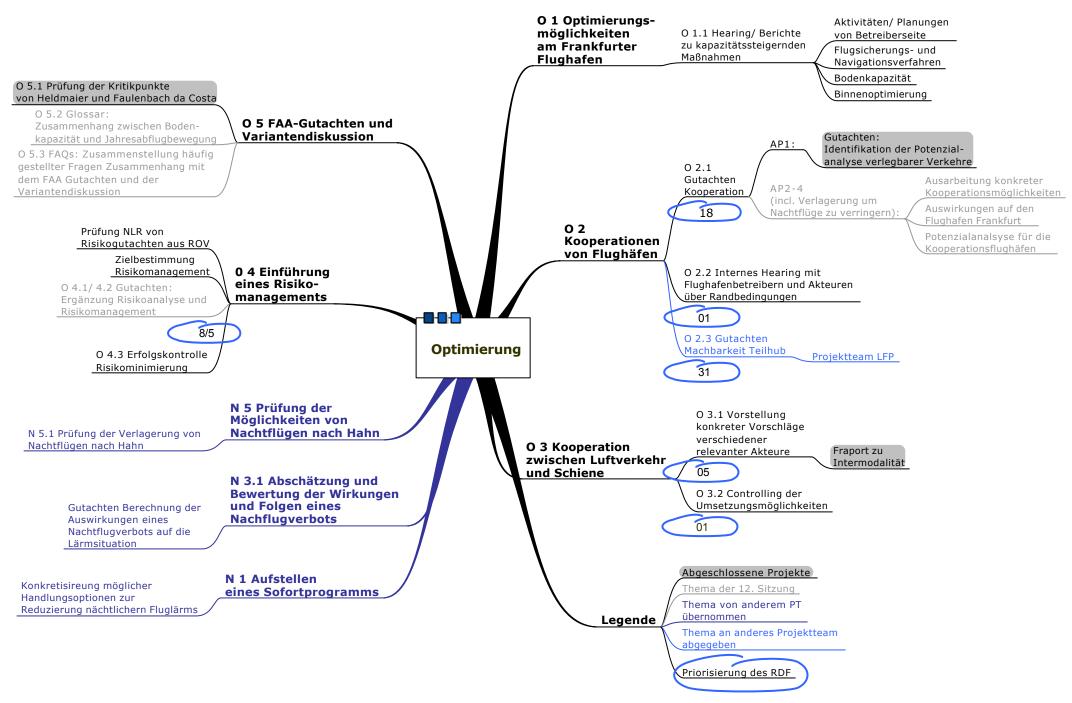
AP	Titel	Stand	Herkunft
O 1	Optimierungsmöglichkeiten am Frankfurter Flughafen		
O 1.1	Hearing zu kapazitätssteigernden Maßnahmen am Frankfurter Flughafen (Flugsicherungs- und Navigationsverfahren, Binnenoptimierung, Bodenkapazität)	i.B.	RDF
O 2	Kooperationen von Flughäfen		
0 2.1	Gutachten zu Kooperationsmöglichkeiten mit Hahn und anderen Flughäfen	i.B.	RDF
O 2.2	Internes Hearing mit möglichen Kooperationsflughäfen	i.B.	RDF
O 2.3	Gutachten zur Machbarkeit eines Teilhubs	offen	Rest
O 3	Kooperationen zwischen Luftverkehr und Schiene		
O 3.1	Arbeitspapiere und Präsentationen relevanter Akteure zu Luft-Schiene- Kooperationsmöglichkeiten und deren Umsetzung	offen	RDF
O 3.2	Controlling der Umsetzung möglicher Luftverkehr-Schiene-Kooperationen	offen	RDF
O 4	Einführung eines Risikomanagements		
O 4.1	Risikoanalyse für den Frankfurter Flughafen (Gutachten)	i.B.	Rest
O 4.2	Gutachten oder Kurzexpertisen zur Ausarbeitung von Vorschlägen zur Minimierung des Risikos (Umsetzung)	i.B.	Rest
O 4.3	Gutachten oder Kurzexpertisen zur Erfolgskontrolle der Maßnahmen zur Risikominimierung (Monitoring)	i.B.	Rest
O 5	FAA-Gutachten und Variantendiskussion	i.B.	RDF
O 5.1	Prüfung der Kritikpunkte von Herrn Heldmaier und Herrn Faulenbach da Costa	Ende	RDF
O 5.2	Arbeitspapier zum Zusammenhang zwischen Betonkapazität bzw. Koordinationseckwert und Jahresflugbewegungen	I.B.	RDF
O 5.3	Zusammenstellung und Beantwortung häufig gestellter Fragen im Zusammenhang mit dem FAA-Gutachten und der Variantendiskussion	i.B.	RDF

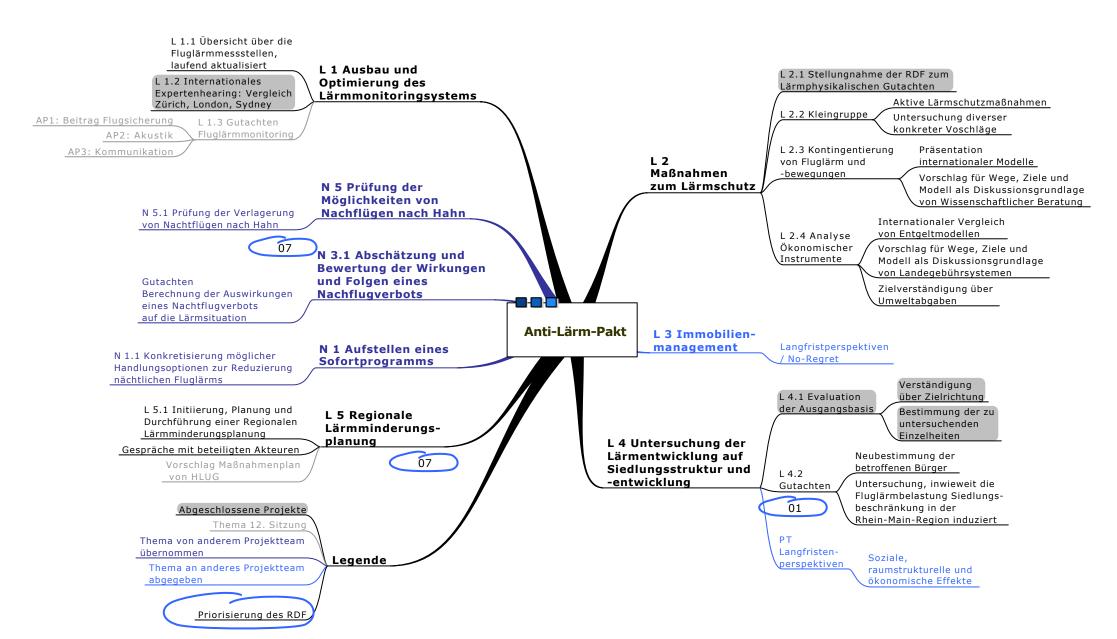
### Projektteam Langfristperspektiven / No-Regret-Strategie (S)

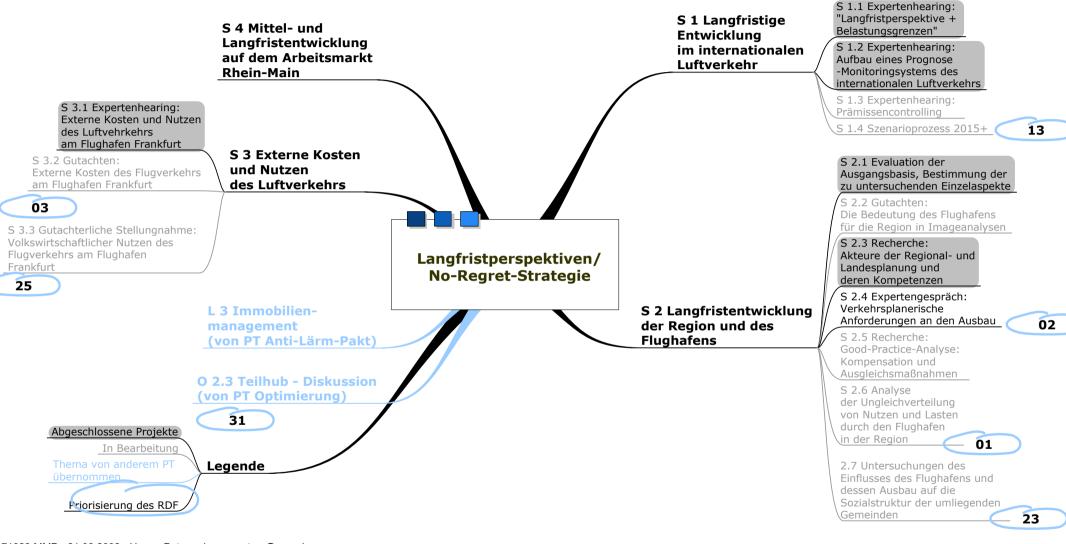
AP	Titel	Stand	Herkunft
S 1	Langfristige Entwicklungen im internationalen Luftverkehr		
S 1.1	Expertenhearing: Umgang mit der langfristigen Entwicklung des Luftverkehrs in den Planungen von europäischen Hubs	Ende	RDF
S 1.2	Expertenhearing: Aufbau eines Prognose-Monitorings des internationalen Luftverkehrs	Ende	RDF
S 1.3	Expertenhearing Prämissencontrolling	i.B.	RDF
S 1.4	Szenarioprozess 2015+	i.B.	RDF
S 2	Langfristentwicklung der Region und des Flughafens		
S 2.1	Evaluation der Ausgangsbasis, Bestimmung der zu untersuchenden Einzelaspekte	Ende	RDF
S 2.2	Gutachten: Die Bedeutung des Flughafens für die Region in Imageanalysen	i.B.	RDF
S 2.3	Recherche: Akteure der Regional- und Landesplanung und deren Kompetenzen	Ende	RDF
S 2.4	Expertengespräch: Verkehrsplanerische Anforderungen an den Ausbau des Flughafens	i.B.	RDF
S 2.5	Recherche: Good-Practice-Analyse: Kompensationen und Ausgleichsmaß- nahmen	i.B.	RDF
S 2.6	Analyse der Ungleichverteilung von Nutzen und Lasten durch den Flughafen in der Region	i.B.	RDF
S 2.7	Untersuchungen des Einflusses des Flughafens und dessen Ausbau auf die Sozialstruktur der umliegenden Gemeinden	i.B.	RDF
S 3	Externe Kosten und Nutzen des Luftverkehrs		
S 3.1	Expertenhearing: Externe Kosten und Nutzen des Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt/M.	Ende	Rest
S 3.2	Gutachten: Externe Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt	i.B.	Rest
S 3.3	Gutachterliche Stellungnahme: Volkswirtschaftlicher Nutzen des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt	i.B.	Rest
S 4	Mittel- und Langfristentwicklung auf dem Arbeitsmarkt Rhein-Main		RDF

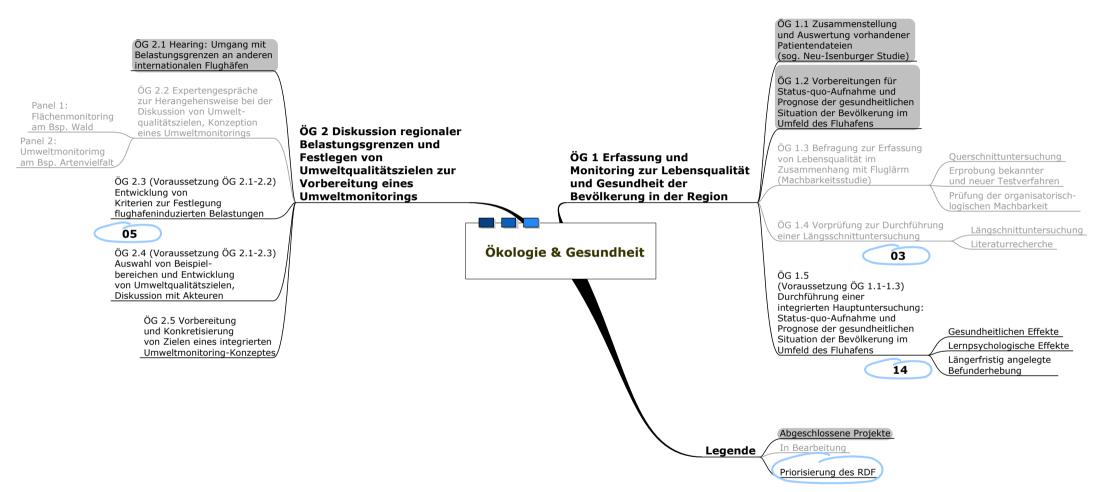
### Projektteam Ökologie und Gesundheit (ÖG)

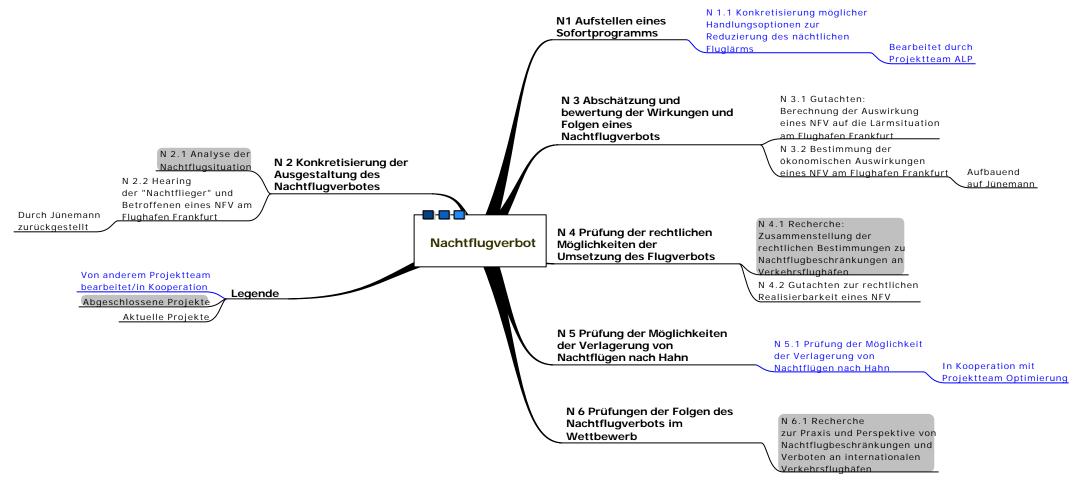
AP	Titel	Stand	Herkunft
ÖG 1	Erfassung und Monitoring zur Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung in der Region		
ÖG 1.1	Zusammenstellung und Auswertung vorhandener Patientendateien (sog. Neu-Isenburger Studie)	Ende	RDF
ÖG 1.2	Sichtung und Bewertung vorhandener methodischer Zugänge im Hinblick auf das Design einer repräsentativen Studie zur Status-quo-Aufnahme und Prognose der gesundheitlichen Situation der Bevölkerung im Umfeld des Frankfurter Flughafens	Ende	RDF
ÖG 1.3	Befragung zur Erfassung von gesundheitlicher Lebensqualität im Zusammenhang mit Fluglärm (Machbarkeitsstudie)	i.B.	RDF
ÖG 1.4	Vorprüfung zur Probandengewinnung für eine gesundheitliche Längsschnitt- untersuchung und Literaturrecherche zur Sammlung relevanter Untersu- chungsparameter	i.B.	RDF
ÖG 1.5	Durchführung einer integrierten Hauptuntersuchung zur Status-quo- Aufnahme und Prognose der gesundheitlichen Situation der Bevölkerung im Umfeld des Frankfurter Flughafens	offen	RDF
ÖG 2	Diskussion regionaler Belastungsgrenzen und Festlegung von Umwelt- qualitätszielen zur Vorbereitung eines Umweltmonitorings		
ÖG 2.1	Vorbereitung und Durchführung eines Hearings zum Umgang mit Belastungsgrenzen an anderen internationalen Flughäfen	Ende	RDF
ÖG 2.2	Expertengespräche zur methodischen und organisatorischen Herangehens- weise bei der Diskussion von Umweltqualitätszielen und Konzeption eines Umweltmonitorings	i.B.	Rest
ÖG 2.3	Entwicklung von Kriterien zur Festlegung flughafeninduzierter Belastungen	offen	RDF
ÖG 2.4	Auswahl von Beispielbereichen und Entwicklung von Umweltqualitätszielen – Diskussion mit Akteuren	offen	RDF
ÖG 2.5	Vorbereitung und Konkretisierung von Zielen eines integrierten Umweltmonitoring-Konzeptes	offen	RDF





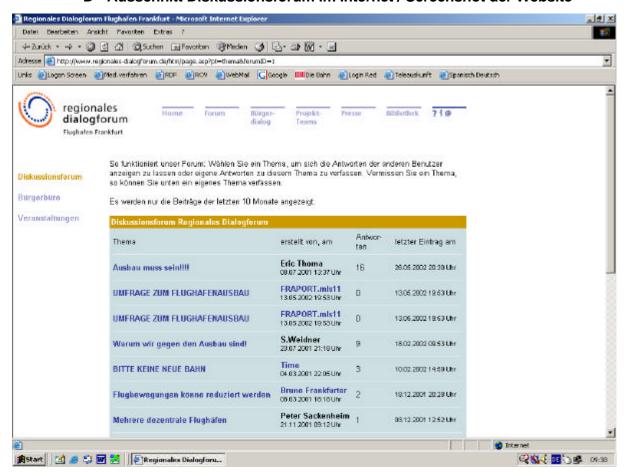






74482.MMP - 10.09.2002 - Grafik zum Arbeitsprogramm - Projektteam Nachtflugverbot

### D Ausschnitt Diskussionsforum im Internet / Screenshot der Website





April/Mai 2002

# dialogbrief

### Editorial

### Liebe Leser,

mit dieser ersten Ausgabe des "dialogbriefes" möchte ich mich als Vorsitzender des RDF bei jenen bedanken, die sich bereits in den Dialog eingebracht haben und bei allen anderen für ein entsprechendes Engagement werben.

Warum sich beteiligen? Was kann das Regionale Dialogforum leisten? Auf den ersten Blick wenig Spektakuläres – auf den zweiten aber um so Gewichtigeres:

Das für die Zukunft der Region erarbeitete Mediationspaket in all seinen Punkten umsetzen bzw. dessen Umsetzung fördern. Das lange, oft komplizierte Arbeiten spiegelt die Komplexität der anzugehenden Fragen und Aufgaben. Nicht selten hat das RDF dabei wissenschaftliches und politisches Neuland zu betreten. Im Sinne einer "Hüterfunktion" gegenüber dem Mediationspaket klärt das RDF Irrungen und Verwirrungen, die in der Öffentlichkeit im Zusammenhang mit dem geplanten Flughafenausbau auftreten. Je mehr Akteure und Menschen aus der Region am Dialog teilnehmen, desto "allparteilicher" werden die Untersuchungen, Aussagen und Empfehlungen des RDF und stehen auf mehr Füßen.

Ich freue mich daher auf Ihre Beteiligung und verbleibe mit herzlichen Grüßen

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

# Inhalt

"Nicht vergnügungssteuerpflichtig" 2 "Seid Ihr dafür oder dagegen" 3 LEXIKON: ROV 4 Impressum 4

# Wichtig und komplex: Das Thema Fluglärm und Lebensqualität

Mit einer Machbarkeitsstudie zu den Auswirkungen von Fluglärm auf die Lebensqualität greift das Regionale Dialogforum (RDF) drängende und wissenschaftlich sehr schwierige Fragestellungen auf.

"Wenn ein Flieger über unseren Garten zieht, verstehe ich meinen Gesprächspartner nicht mehr, dann ist Funkstille", beschreibt ein Bürger aus Neu-Isenburg die heutige Situation. Die Wissenschaft spricht dabei von Kommunikationsstörungen durch Fluglärm. Dass Lärm in vielfacher Weise unsere Lebensqualität beeinträchtigt. ist bekannt. Wie stark und in welchen Lebensbereichen wurde bisher iedoch nur unzureichend untersucht. "Die Studie soll erstmals umfassend den Zusammenhang zwischen Fluglärm und Lebensqualität wissenschaftlich abgesichert herausarbeiten", beschreibt Professor Wörner, Vorsitzender des RDF, das Ziel der Studie. Die Schlüsselfrage ist zunächst das "Wie", denn nicht immer sind die Auswirkungen auf die Lebensqualität so eindeutig wie im oben genannten Beispiel. Daher prüfen Wissenschaftler aus Deutschland und der Schweiz bis Anfang 2002, welche Methode zu stichhaltigen Ergebnissen führt.

Dabei geht es um Fragen, wie sich die Fluglärmbelastung auf die gesundheitliche Lebensqualität auswirkt oder ob und wie die Eltern-Kind Beziehung gestört wird. Das Projektteam "Ökologie und Gesundheit" (eines der fünf

Projektteams des Regionalen Dialogforums, S.2) lässt ebenso untersuchen, wie sich Fluglärm auf das soziale Verhalten von Jugendlichen sowie die Kommunikation in Nachbarschaften auswirkt.

### Weitere Gutachten des RDF

Ein erstes Gutachten des RDF ist bereits fertiggestellt und im Internet veröffentlicht. Es ermittelt das theoretische Potenzial der Flüge am Flughafen Frankfurt, die an andere Flughäfen abgegeben werden könnten. Daneben lässt das RDF Gutachten zum Fluglärmmonitoring, zu Externen Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt und zum Nachtflugverbot erstellen. Letzteres soll Wege aufzeigen, wie ein Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen rechtlich bindend und dauerhaft umsetzbar ist.

### **Abgeschlossenes Gutachten**

- Verlagerung von Flügen Laufende Gutachten
- Fluglärm/Lebensqualität
- Rechtliche Umsetzung eines Nachtflugverbots
- Fluglärmmonitoring
- Externe Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt

Weitere Informationen unter:

www.dialogforum-flughafen.de
In der Rubrik Bibliothek/Materialien
finden Sie diesen "dialog brief"
und zukünftige Ausgaben.

### **Aktuelle Termine 2002**

**24. – 26. April** Mobiles Bürgerbüro im Umweltinformationszentrum, Mainz

10. MaiSitzung RDF, Presseinformation im Internet16. MaiDialogstunde, Thema An- und Abflugverfah

Dialogstunde, Thema An- und Abflugverfahren der Ausbauvarianten, Professor Heinrich Olbert, Deutsche Flugsicherung

**6. Juni** Diskussion zu "Nachtflugverbot in Europa", in Bischofsheim

# Regionales Dialogforum Aktuelles & Ansprechpartner



### **Regionales Dialogforum**

 Stärkung des Dialogs in der Region

### **Projektteams**

- Anti-Lärm-Pakt:
   Umsetzung eines Flugereignis-Informationssystems
- Langfristperspektiven/no-regret:
   Vergabe Gutachten zu Externe
   Kosten/Nutzen des Frankfurter
   Flughafens
- Ökologie+Gesundheit:
   Begleitung der Studie "Fluglärm und Lebensqualität"
- Optimierung:
   Entlastung des Frankfurter Flughafens durch Verlagerung von Flügen
- Nachtflugverbot:
   Rechtliche Realisierbarkeit des Nachtflugverbots

### Ansprechpartnerin

Carla Schönfelder
 Geschäftsstelle RDF
 schoenfelder@dialogforum-flughafen.de

# "Nicht vergnügungssteuerpflichtig" – aber im Interesse der Region

# Das Regionale Dialogforum, seine Projektteams und seine Aufgaben

"Nicht vergnügungssteuerpflichtig" ist aus Sicht des einen oder anderen Mitglieds die Arbeit im Regionalen Dialogforum. Dennoch machen viele mit. Was ist das RDF und was kann es leisten?

Das RDF ist ein vermittelndes Verfahren und gleichzeitig ein Gremium, welches am 23. Juni 2000 vom hessischen Ministerpräsidenten Roland Koch ins Leben gerufen wurde. Es begleitet die Umsetzung des im Januar 2000 beschlossenen und aus den folgenden "Puzzleteilen" bestehenden Mediationspakets:

- Anti-Lärm-Pakt
- Ausbau
- Dialogforum
- Nachtflugverbot
- Optimierung

Das Dialogforum begleitet im Sinne des Pakets und hilft bei der Umsetzung der damit verbundenen Maßnahmen. Das RDF hat keine Entscheidungskompetenzen. Grundsätzlich können die Beratungs- und Verhandlungsergebnisse des RDF aber helfen, die Forderungen, Erwartungen und Ideen der Beteiligten und Betroffenen in die formalen Verfahren einzubinden. Noch mehr: sollte die genannte Einbindung nicht möglich, Lösungsvorschläge von einzelnen Behörden oder Interessenträgern nicht umzusetzen sein, ist dies die Stunde des RDF:

■ Beispiel "Nachtflugverbot": Nur im RDF sitzen alle relevanten Akteure an einem Tisch. Wo sonst besteht also die Chance, auch unabhängig von den formalen Verfahren, für "keine Flüge zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr" optimale Voraussetzungen zu schaffen?



Professor Wörner auf dem Hessentag.

### Wie arbeitet das RDF?

1. Versachlichung durch Information: Das Dialogforum, eine Gruppe von derzeit 35 Mitgliedern, behandelt und diskutiert inhaltliche Fragen zu Themen wie Lärmschutz, Flugrouten etc. Die erarbeiteten Antworten werden aufbereitet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

2. Verständigung durch Dialog:
Die Bürgerinnen und Bürger in der Region haben auch eine Meinung zum Flughafen Frankfurt, zum Ausbau, zum Nachtflugverbot usw. Diese Meinung soll gehört und an die Mitglieder des Dialogforums weitergegeben werden. Die Bürgerinnen und Bürger haben aber auch Fragen zu vielen Themen, die das Dialogforum diskutiert. Diese versucht das RDF in öffentlichen Veranstaltungen und Dialogstunden, zum Teil unter Einbeziehung weiterer Experten, zu klären und zu beantworten.

Alle beteiligten Akteure schätzen beide Aspekte der Arbeit des Forums für so wichtig ein, dass sie freiwillig Ressourcen für die Zukunft der Region Rhein-Main bereit stellen – ohne "Vergnügungssteuer" zu bezahlen.





Seite 3 | April/Mai 2002

# "Seid ihr dafür oder dagegen?" Das mobile Bürgerbüro des RDF

### Das Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums präsentiert sich erfolgreich mit einem mobilen Stand in der Region.

"Seid ihr dafür oder dagegen?", fragen viele Besucher am mobilen Stand des Bürgerbüros. "Weder noch, das Bürgerbüro des RDF sucht das Gespräch mit Bürgerinnen und Bürgern aus der Region", fasst Melanie Beiler ihre Aufgabe zusammen. Sie nimmt im Bürgerbüro in Rüsselsheim und am Stand Beschwerden und Anregungen rund um den geplanten Flughafenausbau entgegen und geht einzelnen Fragen auf den Grund. "Wir wollen die Menschen vor Ort umfassend informieren, ohne eine Einfärbung der einen oder anderen Seite", so Beiler weiter

Besonders häufig wollen Besucher des Bürgerbüros wissen, wie laut es bei ihnen wirklich ist. Lärmgeplagten bietet das Bürgerbüro ein Schallpegelmessgerät an, das hier kostenfrei für eigene Messungen ausgeliehen werden kann. Auch die neuen An- und Abflugrouten der Ausbauvarianten werden oft nachgefragt.

"Das Bedürfnis nach klarer sachlicher Information ist in der Bevölkerung riesig", erklärt Barbara Banse, Mitarbeiterin im Bürgerbüro, den Andrang an dem mobilen Stand. Voll wird es auch, wenn im Bürgerbüro in Rüsselsheim Dialogstunden abgehalten werden. Auf dem Hessentag 2001 stand unter anderem Professor Heinrich Olbert von der Deutschen Flugsicherung (DFS) für Gespräche zur Verfügung. Kurz zuvor im April wurden die neuen Flugrouten für den Flughafen Frankfurt eingeführt, durch die DFS. Dementsprechend groß war die Nachfrage nach Informationen aus

erster Hand. Im Bürgerbüro diskutierten interes-sierte Bürger bereits mit Vertretern der Lufthansa AG, der Fraport AG, BARIG, der Arbeitsgemeinschaft der hessischen Industrieund Handelskammer, Vereinigung Cockpit und der Evangelischen Kirche sowie den Bürgermeistern von Kelsterbach, Neu-Isenburg und Langen.

Auch für die Mitglieder des RDF sind die Termine lohnend. "Durch die Sprechstunden kann ich mir ein Bild von den Meinungen in der Bevölkerung machen, die in meine Arbeit im RDF einfließt. Ich versuche auch, Verständnis für die Belange der Luftfahrt und insbesondere der Piloten zu wecken", beschreibt Georg Fongern, Vereinigung Cockpit und Mitglied im RDF, seine Erfahrungen.

Das Bürgerbüro war bereits auf dem Hessentag und in zwei Gemeinden mobil. "Der Erfolg des mobilen Stands hat unseren Weg bestätigt, noch mehr auf die Menschen zuzugehen", erklärt Dr. Christoph Ewen, Projektleiter des RDF. Im April hat das Bürgerbüro einen Stand in Mainz. "Die Stadt ist bereits jetzt vom Lärm betroffen, da ist ein Dialog nicht immer leicht. Das angestrebte Nachtflugverbot des RDF würde auch hier viel bringen", schaut Beiler in die Zukunft.

# Bürgerbüro

# Aktuelles & Ansprechpartner

### Sprechstunden

- Mo, Di, Do, Fr9.30 bis 14.00 Uhr
- Mi vormittags geschlossen
- Mo, Di, Mi15.00 bis 17.00 Uhr
- Do 15.00 bis 18.00 Uhr

#### **Service**

- Schallpegelmessgeräte
- Informationen zu den geplanten Ausbauvarianten
- Bibliothek
- Gespräche mit den Mitgliedern des Dialogforums und der Projektteams

### Ansprechpartnerinnen



Melanie Beiler beiler@dialogforum-flughafen.de



Barbara Banse banse@dialogforum-flughafen.de

Bürgerbüro RDF Im Eichsfeld 4 65428 Rüsselsheim

Tel. (0 61 42) 79 87 91 Fax (0 61 42) 79 87 93



April/Mai 2002 | Seite 4

# Lexikon

Das Raumordnungsverfahren (ROV) Das ROV dient dazu, die Ausbauplanung des Flughafens mit der Regionalplanung abzustimmen. Zuständig dafür ist das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, das das Regierungspräsidium Darmstadt mit der Organisation beauftragt. Dieses prüft die Auswirkungen der geplanten Erweiterung auf die Bevölkerung sowie die Tier- und Pflanzenwelt. Die nötigen Unterlagen wurden von der Fraport AG erarbeitet und liegen zur Einsicht aus. Nach der vollständigen Abgabe bleiben sechs Monate um zu prüfen, ob und in wie weit das Vorhaben mit dem Regionalplan vereinbar ist. Hierzu konnten Kommunen und Bürger ihre Bedenken äußern. Die Bedenken der Kommunen werden in dem dafür vorgesehenen Erörterungstermin mit dem Träger des Vorhabens (Fraport AG) erörtert. Mit dem Ergebnis des ROV – geplant für Sommer 2002 – wird festgelegt, welche Variante im dann folgenden Planfeststellungsverfahren bearbeitet wird.

Der Erörterungstermin zum ROV für den Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main startet am Montag, den 08. April 2002 und en-

montag, den 08. April 2002 und endet am Freitag, den 19. April 2002 mit der Möglichkeit einer Verlängerung von Montag, den 22. April 2002 bis Freitag, den 26. April.

Bürger können beim Erörterungstermin leider nicht teilnehmen.

Weitere Informationen – zum Beispiel wo Sie Unterlagen des ROV einsehen können – erhalten Sie im Bürgerbüro.

### Impressum 05/2002

### Herausgeber

Geschäftsstelle des Regionalen Dialogforums Bürgerbüro Im Eichsfeld 4 65428 Rüsselsheim

Tel. (06142) 798791 Fax (06142) 798793

### Redaktion

Ralf Eggert & Markus Hertlein IFOK GmbH – Institut für Organisationskommunikation Berliner Ring 89 64625 Bensheim

Tel. (06251) 841672 Fax (06251) 841616 e-mail eggert@ifok.de hertlein@ifok.de

Website

www.dialogforum-flughafen.de

# Das Dialoggerücht

 Nachtflugverbot gilt nur für neue Bahn "Das Nachtflugverbot gilt nur für die neue Bahn", ist ein Gerücht, das immer wieder durch die lokale Presse geht. Die Behauptung sollte angeblich von Ministerpräsident Koch stammen. In einer Sitzung des RDF am 1. Juni 2001 stellte Koch erneut klar: "Das geplante Nachtflugverbot soll für den gesamten Flughafen gelten, alles andere macht keinen Sinn".

### **Anmeldung**

**per Fax (0 61 42) 79 87 93** oder **per Telefon (0 61 42) 79 87 91** oder

per Post im frankierten Briefumschlag

Antwort

Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums Im Eichsfeld 4 65428 Rüsselsheim

# Dialogstunde

mit Professor Heinrich Olbert, Deutsche Flugsicherung (DFS)

zum Thema An- und Abflugverfahren der Ausbauvarianten

am Donnerstag, den 16. Mai 2002

von 17.00 bis 19.00 Uhr

im Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim

Vorname Name

Straße PLZ / Ort



# dialogbrief

Juni/Juli 2002

### **Editorial**

### Liebe Leserinnen und Leser,

eine aus Sicht des Vorsitzenden gute Nachricht zu Beginn: in der landesplanerischen Beurteilung des Regierungspräsidiums zum geplanten Ausbau des Flughafen Frankfurt sind deutliche Verbindungen zu dem Ergebnis der Mediation gezogen. Regierungspräsident Gerold Dieke bestätigte dem RDF, dass "keine planmäßigen Flüge zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr" Grundlage aller Aussagen der vorgenommenen Bewertung seien. Mag die vorgenommene Bewertung nur gutachterlichen Charakter für das anstehende Planfeststellungsverfahren besitzen, so wird aus meiner Sicht zunehmend klarer: das Mediationspaket trägt, weil es notwendig ist für die Region – wer bisher dagegen argumentierte sollte nun mitgestalten.

Dieser Aufruf gilt unter anderem für den Aufbau eines Fluglärmmonitoringsystems für die Region durch das RDF. Dieses System soll ein einheitliches Messen und Überwachen des Fluglärms in der Region ermöglichen – eine Grundlage, um Maßnahmen für den Lärmschutz bewerten zu können. Die Dialogbereitschaft des Flughafens wie der umliegenden Kommunen wird zukünftig noch mehr Voraussetzung für das Gelingen dieses Unterfangens sein.

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

# Inhalt

Blick auf den Radarschirm 1
Blick in die Zukunft 2
Wann ist Schall Lärm? 3
LEXIKON: MCT 4
Impressum 4

# Blick auf den Radarschirm: Von zu Hause aus die Flugbahnen verfolgen

"Ich will wissen welcher Flieger, wann und wo genau über mich fliegt", fordert Heinz Schuch, Mitglied in der Bürgerinitiative für Umweltschutz Eddersheim e.V. (BFU). Auch im Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums (RDF) stehen Fragen nach dem Verlauf von Flügen auf der Tagesordnung. Das RDF hat daher ein Gutachten "Fluglärmmonitoring" vergeben, in dem ein Instrument erarbeitet werden soll, um die Flugbahnen aller in Frankfurt startenden und landenden Flüge darzustellen. Die zeitnahe Information der Betroffenen hat dabei oberste Priorität.

Bisher dauert es lange, an die gewünschten Informationen zu kommen. Die Nachfrage bei der Deutschen Flugsicherung (DFS) muss schriftlich eingereicht werden. Bis zur Beantwortung vergehen oft mehrere Wochen. "Wir sind gerade dabei, die Anfragen durch ein neues System schneller beantworten zu können", beschreibt Professor Olbert von der DFS und Mitglied im RDF seine Anstrengungen. "Die zahlreich bei uns eingehenden Anfragen und die Diskussion im RDF zeigten uns den Handlungsdruck", so Olbert weiter. Von dem Gutachten erwartet er dabei wichtige Hinweise wie ein solches Informationssystem aussehen soll. Das Gutachten zeigt Wege auf, wie aktuelle Flugbahnen abgebildet werden können. Daneben sollen Informationen über den daraus

entstehenden Lärm abrufbar sein. Eine Recherche hat ergeben, dass solche umfangreichen Informationen weltweit von keinem Flughafen angeboten werden. Gute Beispiele für Teilaspekte bestehen in Sydney und San Francisco. In der kalifornischen Metropole können Betroffene via Internet (www.flyquietsfo. com/live/) die tatsächlich geflogenen Routen nachschauen. Fühlt man sich von einem Flugzeug belästigt, hat man 10 Minuten Zeit um im Internet nachzuschauen, wo das Flugzeug langflog.



Fluglärmmonitoring San

Ruhiger wird es durch Fluglärmmonitoring nicht, aber "die Belastung durch Fluglärm wird nachvollziehbar. Das ist auch im Hinblick auf den Ausbau wichtig, der sich regional unterschiedlich auf die Lärmbelastung auswirken wird", fasst Dr. Ewen, Geschäftsstelle des RDF, die langfristige Aufgabe eines Fluglärmmonitorings zusammen.

Das Gutachten wird nach Fertigstellung Ende 2002 im Internet veröffentlicht

### **Aktuelle Termine 2002**

22. August Dialogstunde, Thema Projektteam Anti-Lärm-Pakt,

Ralf Eggert, Geschäftsstelle RDF, Henning Arps, Öko-Institut

5. September Dialogstunde, Thema Raumordnungsverfahren / Planfest-

stellungsverfahren, Hans Eck, RP Darmstadt

**26. September** Dialogstunde, Thema Projektteam Langfristperspektiven, Markus Hertlein, Geschäftsstelle RDF, Christian Hochfeld,

Öko-Institut

# Regionales Dialogforum Aktuelles & Ansprechpartner



### **Regionales Dialogforum**

- Raumordnungsverfahren: landesplanerische Beurteilung
- Präsentation Gutachten "Bearbeitung rechtlicher Fragestellungen zur Umsetzung des Nachtflugverbots"
- Initiierung Szenarioprozess für die Zeit nach 2015

### **Projektteams**

- Anti-Lärm-Pakt: Regionale Lärmminderungsplanung
- Langfristperspektiven/no-regret: Untersuchung des Einflusses des Flughafens auf die Sozialstruktur der Kommunen
- Ökologie+Gesundheit:
   Begleitung der Studie
   "Fluglärm und Lebensqualität"
- Optimierung: Vorbereitung des Gutachtens "Risikomanagement"
- Nachtflugverbot:
   Begleitung des Gutachtens zum Nachtflugverbot

### **Ansprechpartner**

Markus Hertlein
 Geschäftsstelle RDF
 hertlein@dialogforum-flughafen.de

# Blick in die Zukunft: Was passiert nach 2015 mit dem Flughafen in der Region?

Welche Entwicklungsmöglichkeiten sind für den Flughafen in der Region in den nächsten 20, 30, 40 Jahren denkbar? Und welche Folgen wären mit ihnen für die Region und den Flughafen verbunden?

Das RDF will in einem so genannten Szenarioprozess über Antworten auf diese Fragen diskutieren.

Warum? Auf diese Weise lassen sich Handlungsperspektiven, Chancen und Fehler betrachten, bevor sie real vorhanden sind.

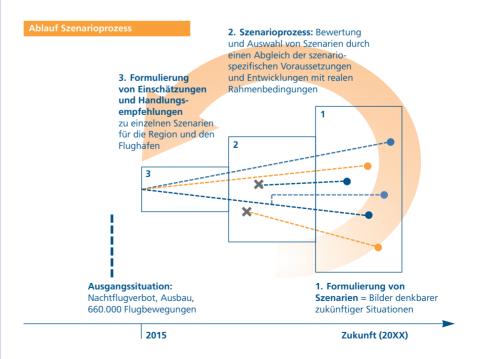
Fiktive Entscheidungen und Entwicklungen sind weder zu bereuen noch zu feiern. Mit dem gefahrlosen Blick in die Zukunft sind vielmehr Lerneffekte verbunden, da Wirkungszusammenhänge frühzeitig diskutiert werden können. Der gefahrlose und wertfreie Blick in die Zukunft erlaubt zunächst eine Darstellung vieler verschiedener Bilder.

In einem kontinuierlichen Diskussionsprozess werden einzelne Bilder weiter konkretisiert oder verlieren an Bedeutung.

Die Mitglieder des Regionalen Dialogforums wollen aus der Verantwortung für die zukünftige Entwicklung des Flughafens und der Region heraus einen solchen Szenarioprozess durchführen. Ein erster Schritt ist das Sammeln denkbarer Zukunftsbilder.

Das Jahr 2015 als Ausgangspunkt der Diskusssion geht aus von 660.000 Flugbewegungen, einem Nachtflugverbot und einem ausgebauten Flughafen Frankfurt. Erste Kurzbeschreibungen dieser Zukunftsbilder sollen Aussagen beinhalten zur Unternehmensstrategie der Fraport und zu bundesdeutschen/europäischen Luftverkehrssystemen.

Sind dazu erste Bilder gezeichnet, werden diese im *dialogbrief* vorgestellt.



# Wann ist Schall Lärm?

Modellhafte Fluglärmauswertung

# Wie laut ist der Fluglärm über meinem Haus?

Mit dieser Frage kommen Bürgerinnen und Bürger in das Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums in Rüsselsheim. Hier können Interessierte kostenlos für eine Woche eines der vier Schallpegelmessgeräte ausleihen. Das Gerät misst im Sekundentakt Lärm nach der DIN (45643), welche als Grundlage zur Ermittlung von Fluglärm dient. Es nimmt die gemessenen Daten auf, und nach Abgabe im Bürgerbüro werden die Daten in ein Auswertungsprogramm übertragen und danach dem Ausleiher zugeschickt. Die Auswertung besteht aus einem Pegelzeitverlauf mit einer Zeit und Dezibel (A) (Schalleinheit) Achse, in der ersehen werden kann, wann es wie laut war.

### Was aber ist Lärm?

Lärm ist unerwünschter Schall, der belästigt, stört und bei großer Dauer sogar krank machen kann. Es gibt unterschiedliche Arten der Lärmbelästigung, wie Straßenlärm, Schienenlärm, Industrielärm und Fluglärm. Gemessen wird im Schlafzimmer, im Wohnzimmer, auf dem Dachboden oder im Garten. Viele sind nach Zusendung der Ergebnisse überrascht, da selbst

bei einem normalen Gespräch Werte um die 55 dB(A) erreicht werden, oder der am Haus vorbeifahrende Motorroller schnell einen Wert von über 80 dB(A) erreicht. Auch die Werte des Fluglärms, z.B. nachts im Schlafzimmer aufgenommen, machen deutlich: die typischen Ausschläge in den Auswertungen der Fluglärmmessungen sind mal höher als bisher eingeschätzt, manchmal aber auch niedriger. Unabhängig von der Bestätigung der Einschätzung durch die Auswertung wird der subjektiv hoch empfundene Lärm als belastend wahrgenommen.

In Gesprächen mit den Bürgerinnen und Bürgern wird immer wieder deutlich, wie subjektiv Lärm empfunden wird. Was für den einen stark belästigend wirkt, wird von anderen vielleicht kaum wahrgenommen. Unabhängig davon gilt es, alles dafür zu tun, dass die Belastung in der Region so gering wie möglich ist.

Für Interessierte bietet das Bürgerbüro eine kleine Bibliothek zum Thema Lärm an. Hier kann man sich in Ruhe bei einer Tasse Kaffee in den ausliegenden Büchern und Broschüren informieren, und auch die anwesenden Mitarbeiter stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

# Bürgerbüro

# Aktuelles & Ansprechpartner

### Sprechstunden

- Mo, Di, Do, Fr9.00 bis 13.00 Uhr
- Do 15.00 bis 18.00 Uhr

#### Service

- NEU: Testversion Computerprogramm zur gebäudescharfen Darstellung der Lärmsituation (CadnA)
- Schallpegelmessgeräte
- Informationen zu den geplanten Ausbauvarianten
- Bibliothek
- Gespräche mit den Mitgliedern des Dialogforums und der Projektteams

### Ansprechpartnerinnen



 Melanie Beiler beiler@dialogforum-flughafen.de



Barbara Banse banse@dialogforum-flughafen.de

Bürgerbüro RDF Im Eichsfeld 4 65428 Rüsselsheim

Tel. (0 61 42) 79 87 91 Fax (0 61 42) 79 87 93

### Übersicht Schallwerte

### Hörschwelle

0–20 dB(A) leise Lautstärken 20–40 dB(A) geringe Lautstärken Flüstern, Blätterrascheln im Wind leise Unterhaltung, Ticken des Weckers, tropfender Wasserhahn, Regentropfen

### Beginn der Lärmbeeinträchtigung

nn der Lärmbeeinträchtigung 40–60 dB(A) mittlere Lautstärken, bereits als unangenehm empfunden 60–80 dB(A) belästigende Lautstärken

Unterhaltungsgeräusche, typische Bürogeräusche

lautes Sprechen, Küchenmaschinen, normales Fabrikgeräusch Straßenverkehr in Großstädten. Eisenbahnverkehr

80–90 dB(A) aufdringliche, gesundheitsgefährdende Lautstärken, beginnende Schmerzgrenze

### Kritische Grenze für Gehörschäden

90–100 dB(A) starke Lautstärken mit Schädlichkeitscharakter

Schädlichkeitscharakter Sch schwere Gesundheitsschäden Mo auslösende Lautstärken lau

dichter Straßenverkehr, entfernter Presslufthammer, Schreinereimaschinen Motorrad ohne Schalldämpfer, laute Kesselschmiede,

laute Disco-Musik

Schmerzschwelle

110-130 dB(A)

100-110 dB(A)

Lautstärken mit gleichzeitiger Schmerzgrenze Düsenflugzeug in Tiefflug, Presslufthammer in 1 m Entfernung

# Lexikon

# Minimum Connecting Time (MCT)

Unter der MCT (Minimum Connecting Time) versteht man die Zeitspanne für einen Umsteigevorgang, innerhalb dessen Passagier und Gepäck einen Anschlussflug erreichen können. Dieses Zeitintervall umfasst die Abwicklung eines Umsteigevorganges von Passagieren und ihrem Gepäck (bzw. eines Frachtumschlages) zwischen ankommenden Flug und dem planmäßigen Start des Anschlussfluges.

Allgemein kann man auch von der Zeit sprechen, die man (oder die Fracht) am Boden eines Umsteigeflughafens verbringt.

Die (MCT) legt die Umsteigezeit für Luftverkehrsplanungen fest und ist damit von der durchschnittlichen realen Umsteigezeit zu unterschei-den. Besonders für den Fluggast ist die MCT von Relevanz, da ein Umsteigevorgang die Gesamtreisezeit verlängert un einen Komfortverlust darstellt. Damit verliert eine Umsteigeverbindung im Vergleich zu Direktflügen an Attraktivität.

### Impressum 07/2002

### Herausgeber

Geschäftsstelle des Regionalen Dialogforums Bürgerbüro Im Eichsfeld 4 65428 Rüsselsheim

Tel. (0 61 42) 79 87 91 Fax (0 61 42) 79 87 93

### Redaktion

Ralf Eggert & Markus Hertlein IFOK GmbH – Institut für Organisationskommunikation Berliner Ring 89 64625 Bensheim

Tel. (0 62 51) 84 16 72 Fax (0 62 51) 84 16 16 e-mail eggert@ifok.de hertlein@ifok.de

Website

www.dialogforum-flughafen.de

# Das Dialoggerücht

 Kerosinablass häufig über Anrainerkommunen des Flughafens

Beim Treibstoffschnellablass (fuel dumping) handelt es sich um eine

Notfallmaßnahme, bei der Kerosin abgelassen wird, um für die Landung das für das jeweilige Flugzeug höchst zulässige Landegewicht zu erreichen. Entgegen der landläufigen Meinung finden diese Ereignisse nicht im Bereich des Frankfurter Flughafens statt, sondern abseits der großen Städte in einer Höhe von mindestens 5.000 Fuß

(über 1,5 km) wie z B. über Spessart oder Eifel. Der Kerosinablass findet sehr selten statt. Über den Gebieten von Hessen kam es zwischen 1987 und 1999 zu durchschnittlich weniger als 2 Fällen von Kerosinablass pro Jahr. Ein solcher Kerosinablass hat daher einen unerheblichen Einfluss auf die lokale Luftbelastung.

### **Anmeldung**

**per Fax (0 61 42) 79 87 93** oder **per Telefon (0 61 42) 79 87 91** oder

per Post im frankierten Briefumschlag

Antwort

Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums Im Eichsfeld 4 65428 Rüsselsheim

# Dialogstunde

mit Hans Eck, RP Darmstadt

zum Thema Raumordnungsverfahren / Planfeststellungsverfahren

am Donnerstag, den 5. September 2002

von 17.00 bis 19.00 Uhr

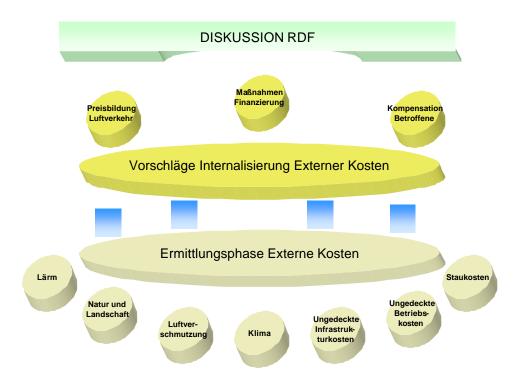
im Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim

Vorname Name

Straße PLZ / Ort

### F Gutachten-Steckbriefe

F-1: Gutachten »Ermittlung Externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt Main"«



Ziel des Gutachtens ist es, die externen Kosten des Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt quantitativ zu ermitteln. Als externe Kosten des Flugverkehrs werden im Kontext der Ausschreibung alle diejenigen Kosten verstanden, die nicht vom Verkehrsanbieter bzw. Verkehrsnutzer getragen werden.

Im Fokus des Gutachtens stehen dabei die externen Kosten, die lokal wirksam werden. Darüber hinaus sollen in dem Gutachten Vorschläge erarbeitet werden, wie die ermittelten externen Effekte internalisiert werden können bzw. in welcher Form sie in die Diskussion um den Ausbau des Flughafens Frankfurt eingebracht werden sollten.

### Projektphase 1: Ermittlungsphase

Diese Phase ist in zwei Arbeitspakete unterteilt:

- Sondierung der externen Kosten des Flughafens Frankfurt:
   Hier soll überprüft werden, inwieweit es möglich ist und welche Arbeiten ggf. erforderlich sind, die verschiedenen Bereiche der externen Kosten des Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt zu ermitteln.
- Quantitative Bestimmung der externen Kosten des Flughafens Frankfurt:
   Die quantitative Bestimmung der externen Kosten des Luftverkehrs am Flughafen

Frankfurt soll für drei definierte Zustände erfolgen: für den aktuellen Verkehrsbetrieb am Flughafen Frankfurt, für den zukünftigen Flugbetrieb ohne den Bau einer neuen Start-und/oder Landebahn sowie für den Ausbaufall. Für den Fall des Ausbaus sollen drei Varianten unter Berücksichtigung des Baus einer zusätzlichen Start- und/oder Landebahn den Verkehrsbetrieb am Flughafen Frankfurt widerspiegeln (Nordwest-, Nordost- und Südvariante).

### Projektphase 2: Internalisierungsphase

Hier sind Vorschläge zu erarbeiten, in welcher Form die Internalisierung der externen Kosten erfolgen soll. Vor allem drei Bereiche sind zu diskutieren:

- Preisbildung im Luftverkehr
- Finanzierung von Maßnahmen
- Kompensation von Betroffenen

### **Beteiligte Gutachter**

- Prof. Dr. Rainer Friedrich, IER Universität Stuttgart und
- Dipl.-Ing. Stephan Schmid, IER Universität Stuttgart Institut für Energiewirtschaft und rationelle Energieanwendung Universität Stuttgart Heißbrühlstraße 49a 70656 Stuttgart

Tel.: 07 11/7 80 61-0 Fax.: 07 11/7 80 39 53 http://www.ier.uni-stuttgart.de

### Qualitätssicherer

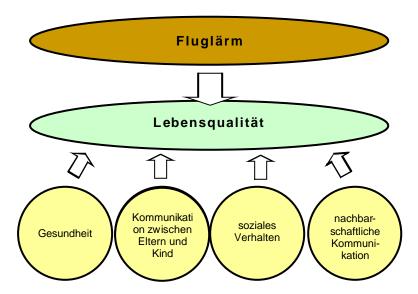
 Dr. Ulrike Matthes, Prognos AG Prognos AG Basel Aeschenplatz 7 CH – 4052 Basel

Tel.: +41 61 32 73-200 Fax: +41 61 32 73-300 http://www.prognos.com

### Laufzeit des Gutachtens

Beginn: Mai 2002

Ende: Ende Dezember 2002



F-2: Machbarkeitsstudie »Fluglärm und Lebensqualität«

Fluglärm wirkt sich auf die Lebensqualität aus. Wie stark und in welchen Lebensbereichen, ist bisher jedoch unzureichend untersucht. Den Informationsstand in diesem Bereich zu verbessern – das ist Aufgabe der Machbarkeitsstudie "Fluglärm und Lebensqualität".

### Vorbereitung der Hauptstudie zu Fluglärm und Lebensqualität

Die Machbarkeitsstudie konzentriert sich auf die Frage nach dem "Wie"; sie soll klären, mittels welcher Methoden der Zusammenhang von Fluglärm und Lebensqualität in einer später durchzuführenden Hauptstudie wissenschaftlich untersucht werden kann.

Da mit der Untersuchung des Zusammenhangs von Lebensqualität und Fluglärm wissenschaftliches Neuland betreten wird, müssen für die Hauptstudie geeignete Beobachtungs- und Befragungsinstrumente wie Fragebögen, Interviews und psychologische Tests entwickelt werden.

### Bereiche der Lebensqualität

Eine Studie, die sich mit den Zusammenhängen von Fluglärm und Lebensqualität befasst, muss zunächst klären, was unter dem Begriff "Lebensqualität" verstanden wird. Die Machbarkeitsstudie legt einen umfassenden Begriff von Lebensqualität zugrunde. In der Untersuchung erfolgt dann eine Differenzierung dieses umfassenden Begriffs, indem in vier Teilprojekten verschiedene Aspekte von Lebensqualität bzw. deren Beeinträchtigung durch Fluglärm untersucht werden:

- Teilprojekt 1: Gesundheitliche Lebensqualität von Schülern und Erwachsenen

Seite 65 zum Jahresbericht Juni 2001/Juni 2002

Regionales Dialogforum

Flughafen Frankfurt

Teilprojekt 2: Veränderung der Mutter-Kind-Kommunikation

- Teilprojekt 3: Sozialverhalten von Jugendlichen

- Teilprojekt 4: Nachbarschaftliche Kommunikation

### Untersuchungsgebiete

Um die Auswirkungen des Fluglärms ermitteln zu können, wird die Studie an zwei Orten durchgeführt, die – bis auf die Belastung durch Fluglärm – ähnliche Charakteristika aufweisen. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass möglicherweise festzustellende Unterschiede in der Lebensqualität auf die Einwirkung von Fluglärm zurückgeführt werden können. Der für die Untersuchung ausgewählte Standort mit starker Fluglärmbelastung ist die Gemeinde Wicker; als vom Fluglärm weniger betroffener Ort wird die Gemeinde Nordenstadt in die Untersuchung einbezogen.

### **Beteiligte Gutachter**

• Professor Dr. Rainer Guski ZEUS GmbH,

Zentrum für angewandte Psychologie, Umwelt- und Sozialforschung

im Technologiezentrum Ruhr an der Ruhr-Universität Bochum

Universitätsstraße 142

44799 Bochum

Tel.: 02 34/70 99 23 - 30

Fax.: 02 34/70 99 23 - 31 http://www.zeusgmbh.de

· Professor Dr. Thomas Eikmann,

Institut für Hygiene und Umweltmedizin

Friedrichstr. 16

35392 Giessen

----

Tel. 06 41/99-4 14 51

Fax: 06 41/99-4 14 59

Internet: http://www.zeusgmbh.de

• Professor Dr. Monika Bullinger,

Abteilung für Medizinische Psychologie (AMP)

Universitätskrankenhaus Eppendorf

Martinistraße 22

20246 Hamburg

Tel.: 0 40/47 17-29 10

Internet: http://www.uni-hamburg.de/Forber/aforber/e04/e04216/b04216.htm

### **Berater**

Dr. Carl Oliva,

Büro für soziologische Grundlagenforschung

und Entwicklungsplanung

Schaffhauserstraße 315

Postfach 8885

CH-8050 Zürich

Tel.: 00 41/13 12 75 19

Fax: 00 41/7 94 00 60 04

• Prof. Dr. Brigitte Schulte-Fortkamp,

Institut für technische Akustik der TU Berlin

Einsteinufer 25

10587 Berlin

Tel.: 0 30/3 14 22 76 1

Fax: 0 30/3 14 25 13 5

Internet: http://www.tu-berlin.de/fb6/ita/

### Qualitätssicherer

• Prof. Dr. Dr. H. E. Wichmann,

Forschungszentrum für Umwelt und Gesundheit GmbH Epidemiologie

Ingoldstädter Landstraße 1

85764 Neuherberg

Tel.: 0 89/31 87 40 66

Fax: 0 89/31 87 44 99

E-Mail: wichmann@gsf.de

• Dr. Christian Maschke,

Pücklerstraße 30

10997 Berlin

Tel.: 0 30/31 42 52 12

Fax: 0 30/31 42 51 35

E-Mail: cmaschke@aol.com

• Dr. Jens Ortscheid,

Umweltbundesamt Berlin

Lärmwirkungen und Qualitätsziele

Bismarckplatz 1

14193 Berlin

Tel.: 0 30/89 03-26 38

Fax: 0 30/89 03-22 85

E-Mail: jens.ortscheid@uba.de

· Prof. Dr. Ranft,

Medizinisches Institut für Umwelthygiene Düsseldorf

Tel.: 02 11/33 89-0

Fax: 02 11/31 90-9 10

E-Mail: ranft@uni-duesseldorf.de

• Prof. Dr. August Schick,

Carl-von-Ossietzky-Universität Oldenburg

Institut zur Erforschung von Mensch und Umwelt

Ammerländer Heerstraße 114-118

26129 Oldenburg

Tel.: 04 41/7 98-55 18

Fax: 04 41/7 98-55 22

E-Mail: august.schick@uni-oldenburg.de

• Prof. Dr. Ernst H. Scheuermann,

Klinikum der Universität Medizinische Klinik Neuphrologie

Theodor-Stern-Kai 7

60590 Frankfurt am Main

Tel.: 0 69/6 78 60 10

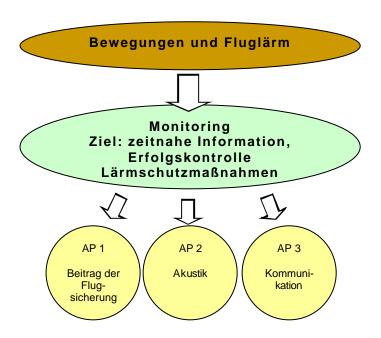
E-Mail: scheuermann@em.uni-frankfurt.de

### Laufzeit des Gutachtens

Beginn: August 2001

Ende: Novermber 2002

F-3: Gutachten »Fluglärmmonitoring«



Im Dezember 2001 ist die Bearbeitung des Gutachtens "Fluglämmonitoring" im Rahmen einer RDF-Sitzung an drei ausgewählte Gutachter vergeben worden. Das Gutachten soll einen Vorschlag für ein geeignetes Konzept eines Fluglärmmonitorings am Flughafen Frankfurt/M. hervorbringen.

### Ziele und Kriterien des Gutachtens

Gegenstand des Gutachtens ist die Entwicklung eines optimierten Konzepts zum Fluglärmmonitoring am Flughafen Frankfurt/M., das als Instrument neben der fortlaufenden Ermittlung, Darstellung und Kommunikation des Fluglärms auch dazu dienen soll, die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Lärmminderung zu überprüfen. Darunter fallen Verdeutlichung und Versachlichung der verschiedenen vorliegenden Betrachtungen zu Lärmbelastungen und Lärmberechnungen sowie Verbesserungsvorschläge im Hinblick auf das bestehende Beschwerdemanagement. Kriterien sind u. a. Vergleiche mit anderen internationalen Großflughäfen sowie der Stand der Wissenschaft unter Berücksichtigung der Situation am Flughafen Frankfurt/M.

### Untersuchungsbereiche und Auftragnehmer

Unter "Monitoring" versteht das RDF die fortlaufende Ermittlung, Darstellung und Kommunikation des Fluglärms. Der Fluglärm ist für die Arbeiten am Gutachten definiert als "der eigentliche Fluglärm nach dem Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (Fluglärmgesetz) sowie zusätzlich dem Bodenlärm (Rollverkehrslärm und Triebwerksprobeläufe)". Für die Bearbeitung des umfangreichen Themenkomplexes sind drei Arbeitspakete herausgearbeitet und näher beschrieben worden.

### Arbeitspakete/Auftragnehmer:

- 1. Beitrag der Flugsicherung/National Aerospace Laboratory (NLR)
- Akustik/Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA)
- Kommunikation/Geoinformatik UmweltPlanung neue Medien (GPM) und Vsoft Softwareentwicklung und Multimedia

### AP 1 Beitrag der Flugsicherung

Das Arbeitspaket "Beitrag der Flugsicherung" betrifft insbesondere de Prüfung, inwiefern bei dem zukünftigen Lärmmonitoring die Kopplung individueller Flugbewegungen mit den Fluglärmmessungen oder –berechnungen möglich und sinnvoll ist. Des Weiteren sollen die verwendeten Systeme (FANOMOS, NIROS) und Methoden der DFS im Bereich des Fluglärmmonitorings beschrieben werden.

### AP 2 Akustik

Das Arbeitspaket "Akustik" soll Fragen, die beim Abgleich der verwendeten Methoden für die Schallmessungen sowie den eingesetzten Berechnungsmethoden entstanden sind, klären. Ebenso soll zwischen diversen bereits durchgeführten bzw. aktuell laufenden Lärmmessungen seitens verschiedener Institutionen (HLUG, deBAKOM, FRAPORT AG) Klarheit geschaffen werden, sodass Vergleichbarkeit und Bewertung in einem weiteren Arbeitsschritt möglich werden. Die Grundlage des Gutachtens bildet die Simulation der Fluglärmbelastung mit dem Berechnungsverfahren FLULA2.

### AP 3 Kommunikation

Das Arbeitspaket "Kommunikation" umfasst die Erarbeitung und Darstellung einer objektiven und qualifizierten Berichterstattung sowie Visualisierung der Ergebnisse aus dem Monitoring (hier v.a. AP 1 und 2). Damit soll die Grundlage für ein verbessertes Beschwerdemanagement geschaffen werden, was für eine Vertrauensbildung in der Rhein-Main-Region wichtig ist. Dazu zählt auch die Definition der Verbindlichkeit des Lärmmonitorings, die Bestandteil des Gutachtens sein soll.

Zusätzlich ist zu jedem einzelnen AP die Darstellung und Klärung der Rahmenbedingungen notwendig. Darunter fallen u. a. die Berücksichtigung der bestehenden gesetzlichen Regelungen, die geltenden Richtlinien des Datenschutzes sowie die Festlegung eines groben Zeitschemas und eine vorläufige Budgetierung. Eventuell für erforderlich gehaltene Veränderungen der bestehenden Rahmenbedingungen sind vom Gutachter darzulegen und zu begründen.

### Stand der Bearbeitung (bis Juli 2002)

Für das AP 1 werden momentan die Ergebnisse der Befragung zuständiger Mitarbeiter bei der DFS durch die Gutachter des NLR ausgewertet und analysiert. Zusätzlich werden die vorhandenen Dokumente zu den eingesetzten Tools der DFS kritisch begut achtet, um ein umfassendes Bild des Status-quo zu erhalten, sodass weiter gehenden Vorschläge erarbeitet werden können.

Für das AP 2 ist die umfangreiche Bereitstellung und Klärung der notwendigen Eingangsdaten für die geplante Fluglärmsimulation nahezu abgeschlossen, sodass die fachtechnischen Untersuchungen unmittelbar bevorstehen.

Im AP 3 werden derzeit Basisrecherchen und Prüfungen zu bestehenden Monitoringsystemen durchgeführt. Als nächste Schritte sind die datenschutzrechtliche Prüfung sowie der Entwurf der Medienkonzepte geplant. Wesentliche Arbeitschritte für das AP 3 sind erst nach Vorlage der vorläufigen Ergebnisse und Erkenntnisse von AP 1 und 2 möglich.

### Zeitlicher Rahmen des Gutachtens

Die Arbeiten der Gutachter sollen nach Bereitstellung der notwendigen Datengrundlagen einen Zeitraum von sechs Monaten nicht überschreiten. Ein Zwischenbericht der vorläufigen Ergebnisse ist nach Hälfte der Bearbeitungszeit (voraussichtlich September 2002) vorgesehen. Der Endbericht wird für Ende 2002 erwartet und wird nach der Vorstellung und Diskussion im RDF veröffentlicht werden.

### Begleitung des Gutachtens, Qualitätssicherung

Die organisatorische Betreuung hat die Geschäftsstelle des RDF inne. Die wissenschaftliche Begleitung des Gutachtens erfolgt durch das Öko-Institut sowie die Kleingruppe "Fluglärmmonitoring", die sich aus Mitgliedern des Projektteams ALP zusammensetzt.

Weiterhin wird die Untersuchung von externen Experten (für AP 1 und AP 2: Müller BBM GmbH, Herr Frank und Herr Beckenbauer, AP 3: Großbongardt Kommunikation, Herr Großbongardt) im Sinne einer Qualitätssicherung begleitet.

### **Beteiligte Gutachter**

Dr. Jan Middel

NLR - National Aerospace Laboratory

P.O.Box 90502

NL-1006 BM Amsterdam

Niederlande

Tel. 00 31-20/5 11-35 59 Fax: 00 31-20/5 11-32 10

www.nlr.nl

• Walter Krebs und Georg Thomann

EMPA Eidgenössische Materialprüfungs-

und Forschungsanstalt Überlandstraße 129 CH-8600 Dübendorf

Schweiz

Tel.: 00 41/1-8 23 47 42 Fax.: 00 41/1-8 21-62 44

www.empa.ch

 Herrn Johannes Wolf Geoinformatik Umweltplanung neue Medien und Vsoft

Stiftstraße 17 61476 Kronberg

Tel.: 0 61 73/31 72 75 0 Fax: 0 61 73/31 72 75 5

### Qualitätssicherer

 Peter Frank und Dr. Beckenbauer Müller BBM GmbH

Schalltechnisches Beratungsbüro

Robert-Koch-Straße 11

82152 Planegg

Tel.: 0 89/85 60 2-2 39 Fax: 0 89/85 60 2-1 11 www.muellerbbm.de

Heinrich Großbongardt

Großbongardt Kommunikation HH

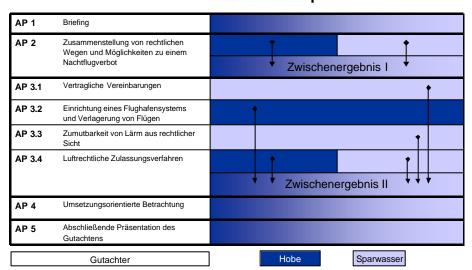
Sportallee 54 b 22335 Hamburg Tel.: 0 40/50 06 30 Fax: 0 40/50 06 3 99

www.grossbongardt.com

### Laufzeit des Gutachtens

Beginn: Januar 2002 Ende: Dezember 2002

## F-4: Gutachten »Nachtflugverbot«



Das 1+1-Konzept

Im August 2001 ist die gutachterliche Bearbeitung rechtlicher Fragestellungen zur Umsetzung eines "Nachtflugverbotes" im Rahmen einer RDF-Sitzung vergeben worden.

# Ziele und Kriterien des Gutachtens

Ziel des Gutachtens ist die Klärung der mit der Einführung eines "Nachtflugverbots" verbundenen rechtlichen Fragestellungen. Das Gutachten soll die juristischen Möglichkeiten und Wege der Einführung einer solchen Einführung am Flughafen Frankfurt (Standort Frankfurt/Main) aufzeigen und die für eine Realisierung erforderlichen Schritte benennen. Erwartet wird neben der gutachterlichen Ausarbeitung relevanter juristischer Aspekte zur Realisierung eines "Nachtflugverbots" auch eine umsetzungsorientierte Darstellung konkreter Schritte der relevanten Akteure sowie ein zeitlicher Ablauf.

Das vorzulegende Gutachten dient insbesondere der Untersuchung folgender Punkte:

- Zusammenstellung verschiedener Umsetzungsmöglichkeiten zur Einführung eines "Nachtflugverbots" unter Einbeziehung vertraglicher Vereinbarungen. Dabei sind auch die Kombinationen unterschiedlicher Möglichkeiten und die sich daraus ergebenden weiter gehenden
  Wege aufzuzeigen;
- Untersuchung Erfolg versprechender Wege und Kombinationen im Hinblick auf deren recht-

liche Realisierbarkeit. Dabei sollen nicht nur Möglichkeiten aufgegriffen werden, bei denen die rechtlichen Voraussetzungen bereits jetzt erfüllt werden können. Soweit die Realisierung einzelner Schritte davon abhängt, dass weiter gehende Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen (z.B. Rechtsänderung auf Bundes- oder Landesebene; Ausschöpfen begleitender Maßnahmen, wie vertragliche Vereinbarungen oder Einrichtung eines Flughafensystems), sollen auch diese Bedingungen und die dafür erforderlichen Voraussetzungen dargestellt werden.

- Neben den Voraussetzungen für den Ausschluss planmäßiger Starts und Landungen zwischen 23:00 und 5:00 Uhr soll geprüft werden, wie aus rechtlicher Sicht die Zahl der planmäßigen Starts und Landungen im Zeitraum von 22:00 bis 23:00 Uhr sowie von 5:00 bis 6:00 Uhr beschränkt werden kann. Dies soll insbesondere im Hinblick darauf erfolgen, dass es in diesem Zeitraum durch die Einführung eines "Nachtflugverbots" nicht zu zusätzlichen Belastungen durch Vor- und Nachverlegungen von Flügen kommt.
- Es ist zu untersuchen, ob es erforderlich ist, das Nachtflugverbot zur Wahrung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung zu verhängen.

## Stand der Bearbeitung (bis Juli 2002)

Nach der Entscheidung des RDF, das Gutachten in Kooperation zweier Gutachtergruppen erstellen zu lassen (September 2001), wurden die ersten Arbeitspakete gemäß eines Vorschlags der wissenschaftlichen Begleitung vergeben und die Verträge nach umfangreichen Verhandlungen im November 2001 unterzeichnet. Erste Zwischenergebnisse wurden dem Projektteam "Nachtflugverbot" am 6. März 2002 vorgestellt. Das vorläufige Endergebnis soll mit einer vorläufigen Qualitätssicherung im August 2002 in der RDF-Sitzung vorgelegt werden.

### Zeitlicher Rahmen des Gutachtens

Die Arbeiten der Gutachter sind nach Bereitstellung der notwendigen Grundlagen in einem Zeitraum von etwa sechs Monaten zu leisten. Ein vorläufiger Endbericht soll Mitte August 2002 vorliegen. Der Endbericht wird für Ende Oktober 2002 erwartet und nach der Vorstellung und Diskussion im RDF veröffentlicht.

# Begleitung des Gutachtens, Qualitätssicherung

Die organisatorische Betreuung hat die Geschäftsstelle des RDF inne. Die wissenschaftliche Begleitung des Gutachtens erfolgt durch das Öko-Institut sowie den Begleitkreis zum Gutachten. Des Weiteren wird die Untersuchung von externen Experten (Dr. Klaus-Martin Groth und Volker Gronefeld) im Sinne der Qualitätssicherung begleitet.

# **Beteiligte Gutachter**

• Dr. Reinhard Sparwasser

Sozietät Caemmerer, Bender, Lenz

Weiherhofstraße 2

79104 Freiburg

Tel.: 07 61/28 28 70

Fax: 07 61/28 28 75 5

sh@cbfr.com (Sekretariat)

Prof. Dr. Andreas Voßkuhle

Institut für Staatswissenschaft und Rechtsphilosophie

Albert-Ludwigs-Universität Freiburg

Platz der alten Synagoge 1

79098 Freiburg

Tel.: 07 61 - 2 03 22 07

Fax: 07 61 - 2 03 91 93

staatswissenschaft@mail.jura.uni-freiburg.de

Prof. Dr. Stephan Hobe

Institut für Luft- und Weltraumrecht

Universität Köln

Albertus - Magnus - Platz

50923 Köln

Tel.: 02 21/4 70-23 37

Fax: 02 21/4 70-49 68

stephan.hobe@uni-koeln.de

Wilhelm Stoffel

Friesenwall 26

50672 Köln

Tel.: 02 21/2 85 47 86

Fax: 02 21/24 10 93

willistoffel@aol.com

# Qualitätssicherer

Dr. Volker Gronefeld

Dr. Gronefeld, Thoma & Kollegen

Prinzregentenplatz 23

81675 München

Tel.: 0 89/4 11 09-0

Fax: 0 89/4 11 09-109

gronefeld@t-online.de

• Dr. Klaus-Martin Groth

Gaßner, Groth, Siederer & Coll.

Kantstraße 57

10627 Berlin

Tel.: 0 30/32 75 70 1

Berlin@GGSC.de

# Laufzeit des Gutachtens

Beginn: November 2002

Ende: voraussichtlich Oktober 2002

### G Schreiben des Ministers Posch vom 9. Oktober 2001



Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Hessisches Ministerium für Wirtschafe Verkehr und Landesentwicklung, Postfach 31/29, 65021 Wiesbaden

Aktenzeichen (im Aarwonschreiten bute angeben)

VI

Regionales Dialogforum Flughafen Frankfurt Im Eichsfeld 4

65428 Rüsselsheim

Bezimeiter/in Herr Güttler

Telefon 815 - 2370
Telefax 815 - 2226

X-400:

E-Mail:

Datum 9.10.2001

Betr.: Betriebsgenehmigung nach § 6 LuftVG für den Flughafen

Frankfurt;

hier: Bescheid vom 24.09.2001

Bezug: Mein Schreiben vom 24.09.20001 (VI 8 - 66 m 04.03.02.07)

Sehr geehrter Herr Professor Wörner, sehr geehrte Damen und Herren,

in einem Interview mit der Frankfurter Rundschau haben Sie, Herr Professor Wörner, zu Recht darauf hingewiesen, dass in der Sitzung des Regionalen Dialogforums am 21.09.2001 über den wesentlichen Inhalt des Bescheids vom 24.09.2001 hätte informiert werden sollen.

Durch ein Versäumnis in meiner Fachabteilung ist dies durch die Vertreterin des HMWVL in der Sitzung am 21.09.2001 nicht erfolgt. Ich bitte dies zu entschuldigen.

In dem Bescheid vom 24.09.2001 selbst konnte eine umfassende Bewertung der Stellungnahme des Regionalen Dialogforums im Rahmen des Anhörungsverfahrens nicht erfolgen. Dies möchte leh in diesem Schreiben nachholen.

Die Bewertung orientiert sich an den 10 Punkten, die in der Kurzfassung der Stellungnahme des RDF enthalten sind.

.../2

- 2 -

Z11 13

Ein Kommentar ist entbehrlich.

Zu 2)

Zu den Empfehlungen des RDF:

- Im Bescheid vom 26.04.2001 wurde Fraport verpflichtet, ein jährliches Gutachten vorzulegen. In diesem jährlichen Lärmgutachten wird auch eine Bilanz und damit Gegenüberstellung des gerechneten und gemessenen Lärms erfolgen.
- In dem Bescheid vom 26.04.2001 wurde Fraport verpflichtet, neben einer Aktualisierung des lärmphysikalischen Gutachtens auch ein Bodenlärmgutachten vorzulegen. Fraport wird diese Gutachten bis Ende des Jahres vorlegen.

### Zu 3)

Die erforderlichen Änderungen und Ergänzungen zum Gutachten haben nicht dazu geführt, dass die Umsetzung notwendiger Maßnahmen verzögert wird.

#### Zu 4)

In dem Bescheid vom 26.04.2001 wurde neben dem Jansenkriterium (Einzelschallereignisse) auch das Kriterium "Äquivalenter Dauerschallpegel 55 dB(A)" zur Definition des Schutzgebietes verwendet.

Die Genehmigungsbehörde wird darauf dringen, dass in dem vorzulegenden ersten Lärmgutachten, das eine Bilanz des Jahres 2001 und einen Ausblick auf das Jahr 2002 enthalten wird, auch eine kritische Bewertung der o.g. Kriterien zur Definition des Schutzgebietes unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Lärmwirkungsforschung erfolgt.

#### Zu 5)

Die Auffassung des RDF wird geteilt. Mit den Bescheiden vom 26.04. und 24.09.2001 wurde dies umgesetzt.

#### Zu 6)

Mit dem Bescheid vom 26.04.2001 wurde für den Winterflugplan 2001/2002 ein Bewegungskontingent, mit dem Bescheid vom 24.09.2001 wurde für den Zeitraum Sommerflugplan 2002 bis einschließlich Winterflugplan 2005/2006 ein Lärmkontingent eingeführt, das auf den Mossergebnissen des Jahres 2000 in der Umgebung des Frankfurter Flughafens beruht.

Der Genehmigungsbehörde ist bewusst, dass Lärmbelästigungen nicht nur durch Messergebnisse "ausgedrückt" werden. Auch die Anzahl der Überflüge und die damit verbundenen negativen Auswirkungen könnten unter bestimmten Prämissen zu

.../3

- 3 -

Gesundheitsbeeinträchtigungen führen. Im Bescheid vom 24.09.2001 hat sich die Genehmigungsbehörde durch die Anordnung eines Vorbehaltes die Befugnis eröffnet, andere Faktoren für eine mögliche Gesundheitsbeeinträchtigung (z.B. Anzahl der Überflüge) als Grundlage für weitere betriebseinschränkende Regelungen zu berücksichtigen.

#### Zu 7

In dem Bescheid vom 26.04.2001 wurde für den baulichen Schallschutz festgelegt, dass innerhalb des Schutzgebietes ein Schutzziel von 52 dB(A) zu erreichen ist. Damit wurde der Maßstab der Mediation bei der Definition des Schutzzieles übernommen.

Die Genehmigungsbehörde wird der Frage nachgehen, ob daneben ein maximaler Dauerschallpegel von 32 dB(A) sinnvoll ist und rechtlich verbindlich eingeführt werden kann.

#### Zu 8)

Bauliche Maßnahmen am Tag zum Schutz vor gesundheitlichen Beeinträchtigungen kommen nur dann in Betracht, wenn in einem Gebiet ein äquivalenter Dauerschallpegel von 65 dB(A) erreicht wird (vgl. hierzu auch den von der Mediation als sogenannter Alarmwert definierten Wert von 65 dB(A)). Der Genehmigungsbehörde liegen keine Erkenntnisse darüber vor, dass bei den unterschiedlichen Szenarien 2000 und 200X dieser Wert in einem bewohnten Gebiet in der Umgebung des Flughafens erreicht wird. Daher konnten keine Maßnahmen des baulichen Schallschutzes für den Tag angeordnet werden.

#### Zu 9

Im Bescheid vom 26.04.2001 wurde für besonders sensible Einrichtungen baulicher Schallschutz angeordnet.

#### Zu 10)

Die Genehmigungsbehörde hat keine Möglichkeit, sich bei der Dimensionierung von baulichen Schallschutzmaßnahmen an dem Erfordernis zukünftiger Ausbaumaßnahmen zu orientieren. Fraport hat die Möglichkeit, dies bei der Umsetzung der behördlich angeordneten Maßnahmen zu berücksichtigen.

Sehr geehrter Herr Professor Wörner, sehr geehrte Damen und Herren, aus der vorgenommenen Bewertung der einzelnen Punkte der RDF-Stellungnahme ergibt sich eine hohe Übereinstimmung zwischen dem RDF und der Genehmigungsbehörde. Die in der Presseerklärung des RDF vom 25.09.2001 darüber hinausgehenden Bewertungen zur Lärmkontingentisierung als Schutzmaßnahme am Tag, für die sensiblen Zeiten zwischen 22.00 und 23.00 Uhr

- 4 -

bzw. 05.00 und 06.00 Uhr sowie in den Tagesrandzeiten waren für mich neu und konnten daher in die Erwägungen zur Ausgestaltung der Betriebsgenehmigung im Bescheid vom 24.09.2001 nicht einbezogen werden. In dem o.g. Interview der Frankfurter Rundschau hatten Sie, sehr geehrter Herr Professor Wörner, beklagt, dass im Zeitraum April bis September keine vertieften Gespräche zwischen dem Regionalen Dialogforum und dem HMWVL zum Inhalt des Bescheids vom 24.09.2001 geführt wurden. Mir wurde von den Mitarbeitern der Fachabteilung berichtet, dass nach der Übersendung des Bescheids vom 26.04.2001 weder in den Projektteams des RDF's noch im RDF selbst die inhaltliche Ausgestaltung des bis September angekündigten Folgebescheides thematisiert wurde.

Ich habe den Vertreter des HMWVL im Regionalen Dialogforum gebeten, unabhängig von Nachfragen aus dem Regionalen Dialogforum frühzeitig über bestimmte Entwicklungen in anhängigen oder bevorstehende Verwaltungsverfahren zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen

( Dieter Posch )

# H Brief an den Regierungspräsidenten vom 25. Januar 2002

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident Dieke,

im Namen des Regionalen Dialogforums bedanke ich mich sehr herzlich bei Ihnen für die Möglichkeit, eine Stellungnahme zu den Raumordnungsunterlagen der Fraport AG abzugeben.

Das Regionale Dialogforum hat auf seiner 15. Sitzung am 7. Dezember 2001 vereinbart, keine gemeinsame Stellungnahme zu den Unterlagen der Fraport AG zum Raumordnungsverfahren einzureichen. Gleichwohl hat das RDF zur Kenntnis genommen, dass ich in meiner Funktion als Vorsitzender des Regionalen Dialogforums die Möglichkeit zu einer persönlichen Stellungnahme nutzen werde.

Das Regionale Dialogforum ist Bestandteil des im Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt verabschiedeten Mediationspakets. In meiner Rolle als Vorsitzender dieses Gremiums verstehe ich mich als "Hüter" der im Rahmen des Mediationsergebnis erarbeiteten Ergebnisse. Weichen Aussagen und Ergebnisse in den Raumordnungsunterlagen von den Ergebnissen des Mediationsverfahrens ab, so bedarf dies sicherlich der besonderen Begründung.

Hiermit möchte ich Sie auf Unterschiede zwischen den vorliegenden Unterlagen der Fraport AG für das Raumordnungsverfahren und besonders relevante Ergebnisse des Mediationsverfahrens hinweisen, zu denen insbesondere das Nachtflugverbot, der Schutz der besonders sensiblen Zeiten und das in der Mediation entwickelte Lärmschutzkonzept gehören.

Zunächst möchte ich das Thema des Nachtflugverbotes ansprechen. Ich kenne die Position der Fraport AG, wonach dieses Thema für das Raumordnungsverfahren nicht relevant sei. Allerdings basieren die diversen gutachterlichen Stellungnahmen in den vorliegenden Unterlagen auf Annahmen, die u.a. auch die Tag-/Nachtverteilungen der Flugbewegungen berücksichtigen. Insbesondere die Lärmberechnungen zeigen, dass nach dem Ausbau eine hohe Belastung der Nacht zwischen 22 und 6 Uhr zu erwarten ist. Wenn - wie von der Mediationsgruppe und dem RDF gefordert - keine Starts bzw. Landungen zwischen 23 und 5 Uhr stattfinden, wäre eine extrem hohe Belastung in den beiden verbleibenden Nachtstunden sowie in den Tagesrandzeiten zu erwarten. Sie zählen zu den besonders sensiblen Zeitbereichen, für die die Mediation Maßnahmen zur Lärmreduzierung fordert.

Weitere wesentliche Unterschiede bestehen darin, dass

- 1. bei der Südvariante eine andere Bahnvariante als in der Empfehlung der Mediatoren verfolgt wird;
- 2. das innovative Lärmschutzkonzept nicht hinreichend berücksichtigt wurde, und
- 3. den Berechnungen von Lärm und Arbeitsplatzeffekten geänderte Rahmenbedingungen zugrunde liegen.

Bei der Auswahl der Bahnvarianten ist eine wesentliche Veränderung gegenüber dem Mediationsverfahren eingetreten, da abweichend von der in der Mediation untersuchten und von den Mediatoren empfohlenen Südvariante in das ROV eine Südvariante einschließlich der Nutzung der Startbahn 18 eingeführt wurde.

Damit basiert die Südvariante des Raumordnungsverfahrens auf einer Variante (neue südliche Start-

und Landebahn im Abstand von mindestens 1.525 m zur Südbahn des bestehenden Parallelbahnsystems), die im Mediationsverfahren nicht im Ausbauszenario betrachtetet wurde. Im Vergleich zu der im Mediationsverfahren weiter betrachteten Südbahnvariante sind die folgenden Veränderungen erkennbar:

- die Startbahn 18 West bleibt in Betrieb;
- der Bahnabstand zur Südbahn des bestehenden Parallelbahnsystems wird auf 1.925 m vergrößert,
- die Bahnlänge wird von 4.000 auf 3.600 m verkürzt (dadurch wird die östliche Landebahnschwelle weiter in Richtung Westen verlagert) sowie
- Veränderung der Verkehrsbelegung des Start- und Landebahnsystems.

Die Auswahl dieser neuen Südvariante ist auf der Basis der Ergebnisse der Mediation und/oder der darauf folgenden Optimierung durch die damalige FAG im Kontext der Landtagsanhörung im Mai 2000 für mich nicht nachvollziehbar.

Die Mediation hat sehr intensiv daran gearbeitet, einen Konsens über die Berechnungen von Fluglärm und deren Bewertungen zu erzielen. Ergebnis war eine akzeptierte Form der Berechnung des Fluglärms als auch vor allen Dingen ein neuartiges Lärmschutzkonzept, das wissenschaftlich breit akzeptierte Lärmrichtwerte nennt sowie deren Konsequenzen für den Lärmschutz und die Siedlungsentwicklungen beschreibt. Aus den Unterlagen der Fraport AG für das Raumordnungsverfahren geht für mich weder aus der Berechnung des zukünftig zu erwartenden Fluglärms noch bei dessen Bewertung hervor, dass das Lärmschutzkonzept der Mediation konsequent Berücksichtigung gefunden hätte.

Darüber hinaus wurden in den Unterlagen der Fraport AG für das Raumordnungsverfahren im Unterschied zu den Arbeiten im Rahmen der Mediation veränderte Rahmenbedingungen angenommen. Das zeigt sich bei den generellen Annahmen zu Ausbau- und Nicht-Ausbau-Fall und entsprechend weiter bei den Eingangsgrößen "Prognostizierte Passagier- und Frachtmengen", "Bahnbelegungsstrategien" und "Flottenmixe", die die Ergebnisse einer Vielzahl von Gutachten beeinflussen. Durch die Wahl veränderter Eingangsgrößen sind zum Beispiel die Ermittlung der zukünftigen Lärmbelastung oder der Einkommens- und Beschäftigungseffekte für das ROV nicht mit den Ergebnissen des Mediationsverfahrens vergleichbar.

Nicht zuletzt die Diskussionen in den Medien der letzten Wochen um die Unterschiede in den Berechnungen der Beschäftigungseffekte eines Ausbaus haben gezeigt, dass unterschiedliche Grundlagen und Ergebnisse zwischen dem Mediationsverfahren und den Arbeiten der Fraport AG für das Raumordnungsverfahren in der Öffentlichkeit das Vertrauen in Frage stellen, dass in beiden Verfahren wissenschaftlich einwandfrei und unabhängig gearbeitet wurde bzw. wird. Hier ist sicherlich besondere Sorgfalt erforderlich.

Zusammenfassend möchte ich Sie bitten, darauf hinzuwirken,

dass die nicht verhandelbaren Essentials des Mediationsverfahrens im Raumordnungsverfahren Berücksichtigung finden,

dass im Vergleich zur Mediation veränderte Eingangsgrößen, Methoden oder Berechnungs- und Bewertungsverfahren begründet, nachvollziehbar und transparent dargestellt werden und dass Änderungen gegenüber der Mediation besonderer Begründungen bedürfen.

Ich sehe darin eine wichtige Grundlage für die konstruktive Weiterführung des Dialogs in der Region und das Vertrauen in die einwandfreie Durchführung der gesetzlich vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren.

Ich stehe gern zur Verfügung, wenn Sie der Meinung sind, dass das Regionale Dialogforum Sie hierbei unterstützen kann.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr.-Ing. J.-D. Wörner

Vorsitzender des RDF

# Anhang 18 zum Protokoll der RDF Sitzung vom 22./23. März 2002

Regionales Dialogforum Im Eichsfeld 4 D-65428 Rüsselsheim

Hessischer Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung Herrn Minister Dieter Posch Kaiser-Friedrich-Ring 75 27. März 2002Prof. Dr.-Ing. Johann-Dietrich WörnerVorsitzender des RDF

65185 Wiesbaden

Betriebsgenehmigung nach § 6 LuftVG für den Flughafen Frankfurt/M.

Bezug: Unser Schreiben vom 20.03.2001

vorläufiger Bescheid vom 26.04.2001 (Aktenzeichen: VI 8-66 m 04.03.02.07) endgültiger Bescheid vom 24.09.2001 (Aktenzeichen: VI 8-66 m 04.03.02.07)

Ihr Schreiben vom 9.10.2001 (Aktenzeichen: VI)

Sehr geehrter Herr Minister Posch,

das Regionale Dialogforum (RDF) und dessen Projektteam Anti-Lärm-Pakt sind an einem intensiven Austausch mit dem HMWVL und einer frühzeitigen gegenseitigen Information über alle Fragen, die den Flughafen Frankfurt betreffen, sehr interessiert. Wir begrüßen daher sehr Ihre Absicht, über den Vertreter des HMWVL im RDF zukünftig möglichst frühzeitig neue Entwicklungen in Verwaltungsverfahrensfragen bezüglich des Flughafens Frankfurt/M. bekannt zu geben, so dass die Mitglieder des RDF jederzeit aktuell informiert sind.

In diesem Sinne möchten wir uns ganz herzlich für Ihr Schreiben vom 09. Oktober 2001 mit Bezug zu dem Thema der Lärmkontingentierung bei Ihnen bedanken.

Das Thema der Kontingentierung ist Teil des Arbeitsprogramms des RDF und wird im Projektteam Anti-Lärm-Pakt behandelt. Das Arbeitspaket *L 2 Maßnahmen zum Lärmschutz* enthält den
Arbeitsschritt L 2.3 *Untersuchungen zur Kontingentierung von Fluglärm und -bewegungen*, für
dessen Bearbeitung das weitere Vorgehen vom Projektteam bereits festgelegt worden ist. Nach der Vorstellung und Diskussion einer Recherche zu bereits bestehenden Kontingentierungsmodellen an internationalen Verkehrsflughäfen durch die Wissenschaftliche Begleitung,
werden im nächsten Schritt von der Kleingruppe *Kontingentierung* mehrere alternative Kontingentierungsmodelle analysiert und entworfen werden, die die Vorgaben aus der Mediation berücksichtigt.

Neben der bereits andiskutierten Lärm- und Bewegungskontingentierung, der möglichen Kombination aus Lärm- und Bewegungskontingentierung wird auch eine Belästigtenkontingentierung (Kontingentierung der Anzahl der belästigten Wohnbevölkerung mit Hilfe der Formel des niederländischen Gesundheitsrats) in die Diskussion mit einbezogen.

Das RDF und das Projektteam Anti-Lärm-Pakt werden sich also in der ersten Hälfte diesen Jahres mit der Thematik der Kontingentierung inhaltlich intensiv auseinander setzen. Sie haben darüber hinaus bereits den vorläufigen Bescheid aus dem April und den endgültigen Bescheid aus dem September kontrovers diskutiert.

Während die Vertreter einiger Kommunen im RDF und den Projektteams mit der verfügten Lärmkontingentierung weder alle Empfehlungen der Mediationsgruppe noch die Empfehlungen des Vorsitzenden des RDF - die aus dem Schreiben vom 20. März 2001 an Sie hervorgehen – berücksichtigt sehen, beurteilen Vertreter der Fraport, der Lufthansa und der Airlines das verfügte Lärmkontingent als eine weitgehende Maßnahme im Sinne der Mediation und eines Ausgleichs zwischen Schutz- und Wirtschaftsinteressen. Sie wollen ihre Unterstützung dieses Schreibens daher explizit nicht als Kritik am Bescheid verstanden wissen und schlagen weiter vor, zunächst die Auswirkungen der ergangenen Verfügung zu untersuchen.

Die Kleingruppe Kontingentierung des Projektteams Anti-Lärm-Pakt hat sich bereits eingehend mit den Inhalten Ihrer Schreiben

- vom 24. September 2001 mit dem an die als vorläufig bezeichnete Entscheidung vom 26. April 2001 anknüpfenden Bescheid zur Betriebsgenehmigung nach §6 LuftVG für den Flughafen Frankfurt/M. (Stichwort: Lärmkontingentierung mit Lärmpunktekonto) sowie
- vom 09. Oktober 2001 mit einer Antwort und Bewertung der Stellungnahme des RDF vom 20.03.2001 auseinander gesetzt.

Mit diesem Schreiben möchte das RDF den konstruktiven Diskurs mit dem HMWVL zum Thema der Kontingentierung fortsetzen und drei Aspekte thematisieren:

- Aus den genannten Schreiben insbesondere aus dem Bescheid vom 24. September 2001 – ergeben sich für das Projektteam noch offene Fragen, deren Klärung für die weitere Arbeit des RDF hilfreich ist.
- Darüber hinaus haben wir positive wie auch negative Bewertungen gesammelt, zu denen wir Ihnen gerne die Haltung und die Bandbreite der Ansichten im Rahmen des RDF mitteilen möchten, damit sie diese in Ihre weiteren Überlegungen einfließen lassen können.

3. Des Weiteren möchten wir gerne einige Unklarheiten und offene Fragen klären, die sich u.U. daraus ergeben haben könnten, dass Sie in Ihrem Antwortschreiben vom 09. Oktober 2001 auf beide existierende Versionen (Lang- und Kurzversion) der Antwort des RDF vom 20. März 2001 Bezug nehmen. Dadurch sind einige vom RDF aufgeführte Punkte aus unserer Sicht nur unvollständig berücksichtigt bzw. beantwortet worden.

## Offene Fragen aus dem Bescheid vom 24. September 2001

Aus Sicht des RDF ergeben sich aus dem Bescheid vom 24. September einige Interpretationsfreiräume, deren Klärung sich das RDF ab dem Sommerflugplan 2002 wünschen würde. Identifiziert worden sind diese Fragen durch die Kleingruppe Kontingentierung,

· Was geschieht bei wiederholter Überschreitung des Lärmpunktekontos?

Aus Sicht des RDF ist ungeklärt, welche Regelung greifen soll, sobald ein Überschreiten des Lärmpunktekontos wiederholt auftritt. Aus Sicht der kommunalen Vertreter der Kleingruppe wird diese Möglichkeit mit der Regelung der Übertragung auf den Folgeflugplan nicht ausreichend detailliert geregelt. Insbesondere wurde von Seiten der Kommunen de Befürchtung geäußert, dass das "Vorsichherschieben" einer Welle von Überschreitungen das bestehende Kontingent unterlaufen kann.

Wie wird ein "wesentlicher Anstieg" der nächtlichen Flugbewegungen definiert?

Im Bescheid ist folgender Hinweis aufgeführt: "Sollte sich (…) herausstellen, daß die Zahl der Flugbewegungen in der Zeit von 23:00 Uhr – 05.00 Uhr gegenüber dem Jahr 2000 wesentlich ansteigt, wird die Genehmigungsbehörde vom Vorbehalt weitergehender lärmbegrenzender Betriebsbeschränkungen Gebrauch machen" (Bescheid S. 9, 4. Absatz).

Aus Sicht des RDF besteht Klärungsbedarf, bei welcher konkreten Anzahl nächtlicher Flugbewegungen weitere Einschränkungen verfügt werden. Einerseits wird dieser offene Punkt als Risiko im Falle einer tatsächlichen Überschreitung und der daraus resultierenden Beschränkungen sowie andererseits als Möglichkeit für eine weitgehende Überschreitung des definierten Kontingents ohne Konsequenzen angesehen.

· Was verlangt der Flughafenkoordinator von den Airlines bzgl. des Flugplans?

Die langfristige Festlegung der Kontingente bis inkl. des Winterflugplans 2005/2006 lässt die Frage aufkommen, wie seitens des Flughafenkoordinators z.B. Flüge des Charterverkehrs, die kurzfristig in den Schulterstunden und den Nachtstunden stattfinden sollen, berücksichtigt werden können. Wie wird diese Sondersituation von Charterverkehren in der Planung berücksichtigt?

Wir wären Ihnen sehr verbunden, wenn sie diese offenen Fragen aus Sicht des RDF möglichst umgehend einer Klärung beiführen könnten.

### Bewertungen

Mit den folgenden positiven wie negativen Bewertungen, möchten wir Sie über die im RDF vertretenen Positionen informieren. Mit diesem Meinungsbild sind keine konkreten Forderungen bzw. Empfehlungen des RDF verbunden, zumal die Bewertungen in ihrer Gesamtheit nicht von allen Mitgliedern getragen werden.

## "Positive" Kritik

Einführung eines Lärmkontingents

Die Einführung eines Lärmkontingents zur Reduzierung der nächtlichen Lärmbelastung wird grundsätzlich begrüßt.

· Bestehende Beschränkungen bleiben bestehen è Verbesserung gegenüber Ist-Situation (2001)

Von der Einführung des Lärmpunktekontos kann erwartet werden, dass es zu einer Verbesserung der momentanen Situation (v.a. durch die Reduzierung der Obergrenze der Punktekonten um 5%) kommt.

· Einführung lärmärmerer Fluggeräte wird gefördert bzw. belohnt

Von dem Kontingentierungsmodell erwartet man sich eine Lenkungswirkung. Das neue Lärmkontingentierungsmodell könnte einen Beitrag dazu leisten, dass Airlines ihre Flotten schneller modernisieren, um möglichst lärmarmes und damit Flugzeuggerät niedrigerer Lärmkategorien einsetzen zu können (Lenkungswirkung).

## "Negative" Kritik

· Ausschließliche Berücksichtigung der Zeit von 23–5 Uhr (Erfassung 42% der nächtlichen Flugbewegungen von 22:00 – 06:00)

Mit Bezug auf die "Mediationsnacht" werden über 50 % der Flugbewegungen in den ebenfalls besonders sensiblen Nachtstunden zwischen 22 und 23 Uhr sowie zwischen 5 und 6 Uhr nicht erfasst.

· Verschlechterung gegenüber Ist-Situation Mediation (1998)

Die Verwendung der Verkehrszahlen aus dem Winterflugplan 2000/2001 und dem Sommerflugplan 2000 als Bezugsflugpläne bedeutet eine Verschlechterung gegenüber der Basis der Mediationsempfehlungen, die das Jahr 1998 als Bezugszeitraum verwendete. Die nächtlichen Flugbewegungen lagen zwischen 1989 und 1997 bei gleichbleibend durchschnittlich 28500 Flügen pro Nacht. Die Bezugzahlen für 2000/2001 liegen ca. 60% höher.

· 5 % Reduzierung durch technischen Fortschritt ist nicht ausreichend

Die Reduzierung der Lärmpunktekonten um lediglich 5% zur Berücksichtigung des technischen Fortschritts stellt eine zu geringe Reduzierung dar, insbesondere wenn die oben genannte Zunahme der Nachtflugbewegungen zwischen 2000 und 2001 bedacht wird..

· fehlende finanzielle Sanktionierung bei Überschreitung des Punktekontos

Im Falle eines Überschreitens der Punktekontenobergrenzen werden keine konkreten Maßnahmen genannt, die ergriffen werden sollen. Eine fehlende Sanktionierung der betroffenen Airlines wird beklagt.

· kein Bewegungskontingent

Im Bescheid vom 24. September 2001 ist entgegen der Forderung des Vorsitzenden des RDF keine Kontingentierung der Flugbewegungen vorgesehen (s. Schreiben vom 20. März 2001).

· keine kontinuierliche Absenkung der Flugzahlen

Nach Meinung der kommunalen Vertreter wird im Bescheid nicht deutlich wie der Übergang zu einem Nachtflugverbot erreicht werden soll. Die Airlines und Fraport AG sind der Auffassung, dass dieser Aspekt nicht Aufgabe des fraglichen Bescheids sei.

· fehlende Kontrolle des Berichts an das HMWVL durch Dritte

Die Kontrolle des Lärmpunktekontos durch eine weitere Instanz, die als wichtiger Aspekt der notwendigen Vertrauensbildung in der Öffentlichkeit angesehen wird, ist nicht im Bescheid vorgesehen.

· "unvertretbarer " Anstieg auch für Schulterstunden müsste definiert werden

Es besteht ebenso Klärungsbedarf, bei welcher konkreten Anzahl nächtlicher Flugbewegungen weitere Einschränkungen für die Nachtrandzeiten (22-23 Uhr, 5-6 Uhr) verfügt werden sollen.

Der Vorschlag der Fluglärmkommission (Aufwachkriterien als Parameter für bestimmte Anzahl der Bevölkerung) wurde nicht berücksichtigt

Nach der Auffassung des RDF (siehe Schreiben des RDF vom 20.03.2001) und der Fluglämkommission (nach §32b LuftVG) wäre das Aufwachkriterium für die Beschränkung der Anzahl der Nachtflugbewegungen heranzuziehen. Warum wurde dieses Kriterium, im Sinne der Einhaltung der notwendigen Nachtruhe, nicht übernommen?

## Antwort auf Bewertung zur Stellungnahme des RDF

Aufgrund gewisser Differenzen zwischen der Lang- und Kurzversion der RDF Stellungnahme vom 20.03.2001 und nicht ganz eindeutiger Bezüge Ihres Antwortschreibens vom 09.10.2001, das sich allerdings im wesentlichen an der Kurzversion der Stellungnahme zu orientieren scheint, ergeben sich aus Sicht des RDF noch offene Fragen.

Eine Klärung dieser offenen Fragen wäre für die weitere Arbeit des RDF hilfreich und wünschenswert:

- Flughafen Frankfurt
- Der Punkt 9) Ihre Schreibens bezieht sich offensichtlich auf Punkt 8) der Kurzversion, der Punkt 10) auf Punkt 9) der Kurzversion. Zum Punkt 10 (Eignung des Gutachten zur Definition von Vorgaben und Grundlagen) der Kurzversion findet sich keine Erwiderung Ihrerseits.
- Im Punkt 1) wird zusätzlich darauf hingewiesen, dass eine Berücksichtigung des DLR-Gutachtens hinsichtlich der Genauigkeit der Aussagen jenseits einer Entfernung von 20 km vom Flughafen fehlt. Zu diesem wichtigen Aspekt nehmen Sie keine Stellung.

Darüber hinaus finden sich in der Langversion des RDF Schreibens weitere Aspekte, die nicht in Ihrem Antwortschreiben aufgegriffen werden.

- Das RDF empfiehlt bei der Vergabe von Fachgutachten parallel eine Qualitätssicherung (z.B. gemäß den Vorgaben aus der Mediation) durchzuführen.
- Außerdem wird vorgeschlagen, dass zusätzliche Isophonen für den Tages-Dauerschallpegel zur Vervollständigung berechnet und dargestellt werden. Ebenso wird vorgeschlagen, dass zukünftig auch die Isophone berücksichtigt und dargestellt werden, die sich aus einer Berücksichtigung der als 100/100 bezeichneten Regel für Tag und Nacht ergibt.
- Für den Tag sollten zusätzlich zur Ergänzung die sogenannten NAT 70 Kurven berechnet und dargestellt werden.
- Die in Ihrem Antwortschreiben als "neu" bezeichneten Forderungen des RDF zur Lärmkontingentierung während der Schulterstunden (22-23 und 05-06 Uhr) wird in der Langversion des RDF erwähnt und problematisiert. Unter anderem heißt es dort bei "einer Verwirklichung des Nachtflugverbotes zwischen 23 und 5 Uhr ist zu beachten, das sie in diesem Zeitraum erreichten Entlastungen nicht zu einer Erhöhung der Belastung in den beiden Nachtstunden 22:00-23:00 Uhr und 5:00-6:00 führen dürfen" (Seite 5, Punkt j, wurde damals von der DLH nicht mitgetragen). Eine weitergehende Beschränkung auf die Nachtstunden ist nach den Formulierungen nicht vorgesehen, sondern eine "Kombination aus Bewegungs- und Lärmkontingent" (S. 4, Punkt a) wird als wichtig angesehen, wobei "eine Verständigung über die Grundlagen der Kontingentierung" noch erforderlich ist. Ebenso ist die Forderung nach einer Kontingentierung dem Endbericht der Mediation zu entnehmen, wobei keinerlei zeitliche Ein- oder Beschränkungen ergänzt werden.

Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass es sich bei diesem Schreiben nicht um eine Stellungnahme des RDF zum Raumordnungsverfahren handelt. Wir möchten ebenfalls ausdrücklich vor dem Hintergrund der laufenden Verfahren darauf hinweisen, dass sich durch dieses Schreiben an den Rechtspositionen (Klagen) derjenigen Städte und Gemeinden, die Mitglieder des RDF sind, nichts ändert.

Sehr geehrter Herr Minister, Ihre Antworten zu den genannten offenen Fragen sind für die weiteren Arbeiten des Projektteams und des RDF von großer Bedeutung. Für Rückfragen stehen wir natürlich zur Verfügung.

Vielen Dank für Ihre Bemühungen im Voraus.

Mit freundlichen Grüßen

# J Glossar / Abkürzungsverzeichnis

# J-1: Abkürzungsverzeichnis Mitglieder des RDF

ADL Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrtunternehmen

ADV Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen

**BARIG** Board of Airline Representatives in Germany e.V.

PRO

Bürgeraktion PRO Flughafen

WiDeMa Bürgerinitiative Wicker, Delkenheim, Massenheim

**BUND** \* Bund für Umwelt und Naturschutz, Landesverband Hessen e.V.

**BVgFL** Bundesvereinigung gegen Fluglärm

**DFS** Deutsche Flugsicherung GmbH

**DLH** Deutsche Lufthansa AG

Ev. Kirche Evangelische Kirchen in Hessen

FSL Fachverband Spedition und Logistik Hessen e.V.

Fraport AG

Flugl. K. Kommission zur Abwehr des Fluglärms Flughafen Frankfurt/Main

Handwerks-

Hessischer Handwerkstag

tag

IHKs Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern

Kath. Kirche Kommissariat der katholischen Bischöfe im Lande Hessen

LÄKH Landesärztekammer Hessen

**NABU** \* Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Hessen e.V.

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 Stadt und Landkreis Mainz (Mainz-Bingen)

**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

ver.di Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, ehemals ÖTV-Landesverwaltung

IFOK Institut für Organisationskommunikation, Bensheim

### J-2 Verzeichnis/ Glossar der im Text verwendeten Abkürzungen

ALP Projektteam Anti-Lärm-Pakt

AP Arbeitspaket

**DFS** Deutsche Flugsicherung GmbH

FAA Federal Aviation Authority, Washington, USA

**FAG** Flughafen Frankfurt Main AG, seit 2001: Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide

GPS Global Positioning System Satellitengestütztes Ortungs- und Navigationssystem des amerikanischen Militärs.

HALS/DTOP High Approach Landing System/Dual Treshold Operation
Instrumentenanflugverfahren zur Verringerung der Wirbelschleppenstaffelungsabstände mit neuem System der Landebahnbefeuerung, zur Zeit am
Flughafen Frankfurt/Main in Erprobung.

**HLUG** Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie

**LFP** Projektteam Langfristperspektiven / No-Regret-Strategie

LH Deutsche Lufthansa AG

NLR Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium, Niederlande

NFV Projektteam Nachtflugverbot

**OPT** Projektteam Optimierung

RDF Regionales Dialogforum Flughafen Frankfurt

ROV Raumordnungsverfahren

TÖB Träger öffentlicher Belange