regionales dialogforum
Flughafen Frankfurt

Jahresbericht RDF
Juli 2002/Juni 2003

Regionales Dialogforum
Flughafen Frankfurt

---

1. PARTNERSCHAFT IM DIALOG – POSITIONSBESTIMMUNG DURCH DEN VORSITZENDEN DES RDF 4

1.1 AUFGABEN UND STRUKTUR DES RDF 6
1.2 BESCHLÜSSE UND EMPFEHLUNGEN DES RDF 9
1.2.1 Begleitung der formalen Verfahren 9
1.2.2 Entwicklung von Inhalten als Handlungsvoraussetzung 10
1.3 PROJEKTTEAMS 14
1.3.1 Projektteam Anti-Lärm-Pakt 14
1.3.2 Projektteam Ökologie und Gesundheit 16
1.3.3 Projektteam Optimierung 17
1.3.4 Projektteam Langfristperspektiven / No-Regret-Strategie (LFP) 18
1.3.5 Projektteam Nachtflugverbot 20
1.4 STAND DER RESTANTENLISTE – NAHEZU ALLE AUFTRÄGE AUFGEGRIFFEN 21
1.5 ABGESCHLOSSENE GUTACHTEN IM RAHMEN DES RDF UND IHRE ERGEBNISSE 22
1.5.1 Gutachterliche Bearbeitung rechtlicher Fragestellungen zur Umsetzung eines Nachtflugverbots am Frankfurter Flughafen 22
1.5.2 Gutachten »Fluglärmmonitoring« 23
1.5.3 Machbarkeitsstudie »Fluglärm und Lebensqualität« 24
1.6 LAUFENDE GUTACHTEN IM RAHMEN DES RDF 25
1.6.1 Gutachten »Ermittlung Externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt Main“ 26
1.6.2 Synopse »Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafen Frankfurt/Main« 26
1.6.3 Konzepterstellung zur Einführung eines regionalen Umweltmonitorings 26
1.6.4 Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt 27

2. VERSTÄNDIGUNG DURCH DIALOG – DIE PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT DES RDF 28

2.1 DIE PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT 28
2.1.1 Der „dialog brief“ 28
2.1.2 Internet 28
2.2 DIALOG MIT DER REGION 29
2.2.1 Nachtflugverbot in Europa? – Dialog zwischen Europa und der Region 30
2.2.2 Nächtlicher Fluglärm und Nachtflugverbot – Aktueller Stand und Perspektiven 31
2.2.3 Lebensqualität und Frankfurter Flughafen zwischen Wirtschaft, Mobilität, Wohnen, Erholung und Gesellschaft 32
2.2.4 Wohneigentum und Überflug 33
2.2.5 Lärmmanagement in der Region 34
2.2.6 Fluglärm und Lebensqualität – Zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie 35

2.2.7 Dialogstunden – Gespräche mit Experten im Bürgerbüro oder auch vor Ort ... 36

3. AUSBLICK 2. HALBJAHR 2003 ... 37

3.1 AUFGABEN UND INHALTLICHE SCHWERPUNKTE FÜR DAS RDF UND DIE PROJEKTTEAMS ... 37
3.2 DAS BÜRGERBÜRO ... 38
3.3 DIALOG MIT DER REGION ... 38

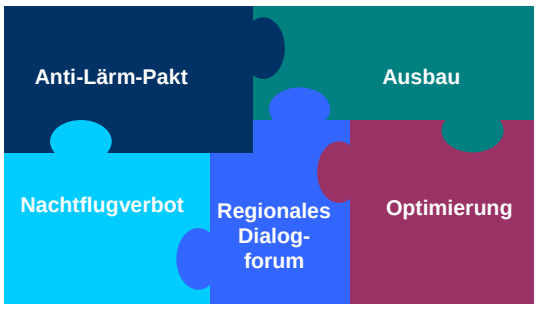
4. ANHANG ... 40

A MITGLIEDER DES RDF ... 40
B BEGLEITUNG DES VERFAHRENS ... 42
C ÜBERSICHT ÜBER ARBEITSPROGRAMME DER PROJEKTTEAMS ... 43
C-1 Inhaltsübersicht der Arbeitsprogramme (Stand: Februar 2003) ... 43
C-2 Strukturübersicht der Arbeitsprogramme ... 48
D LISTE DER RESTANTEN ... 53
Grundlagen zum Thema Luftverkehr ... 53
E AUSSCHNITT LÄRMVISUALISIERUNGSPROGRAMM IM INTERNET / SCREENSHOT DER WEBSITE ... 56
F AUSGABEN „DIALOG BRIEF“ ... 57
G GUTACHTEN-STECKBRIEFE ... 73
G-1: Gutachterliche Bearbeitung rechtlicher Fragestellungen zur Umsetzung eines Nachtflugverbots am Frankfurter Flughafen ... 73
G-2: Gutachten „Fluglärmmonitoring“ ... 76
G-3: Gutachten Machbarkeitsstudie „Fluglärm und Lebensqualität“ ... 79
G-4: Gutachten „Ermittlung Externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt Main“ ... 82
G-5: Gutachten „Synopse »Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafen Frankfurt/Main«“ ... 84
G-6: Gutachten „Konzepterstellung zur Einführung eines regionalen Umweltmonitorings“ ... 87
G-7: Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt ... 89
H SCHREIBEN ZUM SCOPING-TERMIN ... 91
I PRESSERESONANZ (AUSGEWÄHLTE BEISPIELE) ... 95
J GLOSSAR / ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS ... 97
J-1: Abkürzungsverzeichnis Mitglieder des RDF ... 97
J-2 Verzeichnis/ Glossar der im Text verwendeten Abkürzungen ... 98

1. Partnerschaft im Dialog – Positionsbestimmung durch den Vorsitzenden des RDF

Das Mediationspaket umfasst 5 zentrale Punkte, von denen dem Regionalen Dialogforum eine besondere Rolle zukommt. Das Spannungsfeld, das zunächst als Ergebnis in Form eines Pakets definiert wurde, tritt zunehmend in den Vordergrund der Diskussion. Je nach Interessenslage der einzelnen Akteure werden auch 3 Jahre nach Beendigung der Mediation einzelne Punkte des Pakets abgelehnt, andere sofort eingefordert. So sind Flughafenbetreiber und -nutzer insbesondere am Ausbau interessiert. Bei den nicht minder herausfordernden Paketbestandteilen Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt geht es für die Bürgerinnen und Bürger der Region um mehr als das, was gesetzlich vorgeschriebene formale Verfahren leisten können; daher brauchen diese Teile des Mediationspaketes ein breites gesellschaftliches Engagement in der Region. Wie der Einzelne auch zum Ausbau stehen mag – wer im Fall des Ausbaus die geringst mögliche Belastung will, muss sich heute im Dialog dafür einsetzen. Das RDF stellt sich dieser Aufgabe, um parallel zu den formalen Verfahren die bürgerfreundlichsten Lösungen für die Anrainer des Flughafens anzustoßen; dabei geht es in erster Linie um Schutz- und Kompensationsmaßnahmen für den Ausbaufall aber auch für den Ist-Zustand.

Der Ausbau als Teil des Mediationspaketes ist insbesondere für die Repräsentanten des Hessischen Städte- und Gemeindebundes sowie des Städtetags ein schwieriger Punkt. Umgekehrt ist das Nachtflugverbot und ein ambitionierter Anti-Lärm-Pakt für die Lufthansa und andere wirtschaftlich betroffene Akteure problematisch. Ausbau, Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt sind und bleiben aber Teile des gesellschaftlich ausgehandelten Lösungspaketes und sind untrennbar – auch wenn nicht jeder Akteur jeden Teil des Paketes mittragen kann und muss. Angesichts des nahenden Planfeststellungsverfahrens stellt sich die Frage nach dem Rollenverständnis des RDF deutlicher als bisher, zumal sich das beschriebene Spannungsfeld vor diesem Hintergrund verstärkt:



Wenn das zuständige hessische Verkehrsministerium nach der Prüfung des zu erwartenden Planfeststellungsantrags zu dem Ergebnis kommt, das Vorhaben durch einen entsprechenden Planfeststellungsbeschluss zuzulassen, werden Mitglieder des RDF klagen. Auch wenn – und dies ist ein Erfolg aller am RDF Beteiligten – nach mehrfacher Aussage der Fraport AG neben dem Ausbau auch das Nachtflugverbot beantragt wird. Parallel arbeiten Mitglieder im RDF mit unterschiedlicher Schwerpunktsetzung an der Umsetzung des Mediationspaketes mit.

Für keinen der Beteiligten ist es einfach, sich einerseits auf Gerichtsprozesse vorzubereiten und andererseits im RDF und im Interesse der Bürgerinnen und Bürger zu kooperieren. Auf diese intellektuelle wie politische Herausforderung wies Ministerpräsident Koch bereits im Frühjahr 2002 im Dialogforum beispielhaft hin: „*Die Lufthansa muss hier daran mitarbeiten, ein Nachtflugverbot rechtssicher zu gestalten, gegen das ihre Juristen hinterher klagen wollen.*“ In dem Maße wie die einzelnen Akteure aus ihrem jeweiligen Selbstverständnis heraus zunehmend darauf achten, dass sie im Dialog ihre rechtliche Position in den formalen Verfahren nicht

schwächen, ist es daher mehr und mehr Aufgabe des Vorsitzenden, unterstützt von der Begleitung des RDF, das Paket als Ganzes zu schützen.

Gegnerschaft im Planfeststellungsverfahren, aber Partnerschaft im Dialog bei den Entlastungsmaßnahmen – dieses Spannungsfeld der beteiligten Akteure muss auch öffentlich offensiv kommuniziert werden. In der Öffentlichkeit wird das RDF immer noch als Fortsetzung der Mediation wahrgenommen, in dem grundlegende Kompromisse gesucht würden, die heute aber angesichts konkretisierter Ausbaupläne und fundamentaler werdender Gegenpositionen nicht mehr gefunden werden könnten. Die politische Entscheidung über die Zukunft des Flughafen Frankfurt wurde frühzeitig durch die Mediation aufbereitet und durch den Hessischen Landtag festgelegt.

Was aber bleibt dann für das RDF? Unbestritten ist, dass ein Dialog zwischen Flughafen, Airlines und Region zwingend notwendig ist. Gegenseitige Information, vertrauensfördernde Maßnahmen und die Gelegenheit zum Austausch sind entscheidende Merkmale des RDF. Die Rolle des RDF ist weder die eines (starken) Entscheiders noch die eines (schwachen) Beobachters, sondern die eines Mahners, Hüters und Initiators: Dem RDF geht es um Maßnahmen über gesetzliche Mindestanforderungen hinaus. Die notwendigen wissenschaftlichen Erkenntnisse hierfür konnte das RDF mit seinen Gutachten und Expertisen bereits weitgehend erarbeiten – die Machbarkeitsstudie „Fluglärm und Lebensqualität“ sowie das Risikomanagement sind die beiden letzten großen gutachterlichen Arbeiten, die mit Beginn des nächsten Arbeitsjahres auf den Weg gebracht werden sollen. Bei „Nachtflugverbot“ und „Fluglärmmonitoring“ zeigt der zurückgelegte Weg inzwischen sichtbare Erfolge – nach der Phase der inhaltlichen Klärung beginnt für das RDF jetzt die Phase der Nutzbarmachung der Ergebnisse: die konkrete Umsetzung von Fluglärmmonitoring und lärmreduzierendem CDA ist bereits im Gange, wie der Bericht zu den Projektteams Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt zeigt. Dass inzwischen die Zunahme der nächtlichen Flüge zwischen 23.00 und 5.00 Uhr gestoppt werden konnte, dass sich die in der Diskussion befindlichen Lärmwerte in Richtung Mediationsschutzkonzept bewegen und im Herbst 2003 voraussichtlich der kontinuierliche Sinkflug probeweise für die Nacht eingeführt wird – all das sind Erfolge, die ohne ein RDF und ein vorangegangenes Mediationsverfahren sehr wahrscheinlich nicht oder noch nicht in Sichtweite wären und für die eine Teilnahme am regionalen Dialog lohnt. Dem RDF verbleibt aber weiterhin auch deshalb eine wichtige Rolle, da die Fraport bislang teilweise von konsensualen Festlegungen im Mediationsverfahren abweichen will, zum Beispiel bei der sogenannten 100:100 Regelung insbesondere für die Nacht, die sich auf die Bewertung der Fluglärmbelastung bei den verschiedenen Betriebsrichtungen ganz entscheidend auswirkt. Hier hat das RDF, insbesondere für die Nacht, die Aufgabe, an allen relevanten Stellen auf die Festlegung aus dem Mediationsverfahren zu bestehen und den notwendigen politischen Druck hierfür zu entfalten.

Im zweiten Halbjahr wird das RDF auch bei den Themen „Aktiver Schallschutz“ sowie „Flächen und Immobilienmanagement“ weitere Fortschritte erzielen. Hierfür wie für weitere Maßnahmen, die nicht ohne weiteres durch das formale Verfahren zu erreichen sein werden, braucht es ein starkes Engagement. Im Forum wie im Dialog in der Region.

Johann-Dietrich Wörner

Vorsitzender Regionales Dialogforum

1.1 Aufgaben und Struktur des RDF

Das Regionale Dialogforum (RDF) zum Flughafen Frankfurt ist einer der fünf Bausteine des Mediationspaketes – 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 AG) diskutiert 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.[1]

In der konstituierenden Sitzung des RDF am 23. Juni 2000 legte der hessische Ministerpräsident Roland Koch einen Kodex vor, der die Aufgabenstellung des RDF umreißt. Der Kodex bezieht sich auf den Mediationsbericht und nennt als Aufgabe neben der Umsetzung des Mediationspaketes und der Etablierung eines regionalen Dialogs 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 („Restanten“; siehe 1.4) wurden dabei in den Aufgabenkatalog des Regionalen Dialogforums übernommen.

Neben dem Dialog ist es explizite Aufgabe des RDF, die Umsetzung des Mediationspaketes zu begleiten und zu unterstützen. Zentrale Aufgabenstränge, die im vergangenen Jahr intensiv verfolgt wurden, sind:

- Erarbeitung von **Grundlagen, die die Notwendigkeit und Machbarkeit von Schutz- und Kompensationsmaßnahmen belegen** und die nicht zuletzt in den Abwägungsprozess im Planfeststellungsverfahren einfließen können. Dazu gehören unter anderem die Effekte von Fluglärm auf Gesundheit und Lebensqualität genauso wie die Verlagerbarkeit von nächtli-

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

chen Flugbewegungen und die damit verbundenen Konsequenzen für die Beschäftigungssituation vor Ort.

- Das RDF bringt die entscheidenden Akteure zusammen, lotet die Bedingungen für die **Umsetzung von Nachtflugverbot und Anti-Lärm-Pakt** aus und treibt diese voran. Die Gespräche auf Dialogveranstaltungen untermauern und vermitteln die Notwendigkeit dieser Maßnahmen. Aus diesen Gesprächen und den Erkenntnissen aus Gutachten heraus entwickelt das RDF zu verfolgende Handlungskataloge mit einer Reihe von Einzelmaßnahmen. So zum Beispiel im Falle des Nachtflugverbots die Delegationsreisen zu den relevanten politischen Akteuren nach Brüssel und Berlin und die gemeinsame Erarbeitung beispielhafter Kontingentmodelle für den Anti-Lärm-Pakt.
- Das RDF entwickelt Systeme – etwa in den Bereichen Fluglärm, Umwelt, Risiko, Sozial- und Wirtschaftsgefüge, soziale Entwicklung – anhand derer sich **kontinuierlich und transparent Entwicklungen beobachten, auswerten und Optionen für Verbesserungsprozesse identifizieren** lassen, die Monitoring- und Managementsysteme. Damit schafft das RDF Akzeptanz und Glaubwürdigkeit für den Prozess der Umsetzung des Mediationspaketes und einer gemeinsamen Entwicklung von Flughafen und Region. Eine besondere Stellung nimmt dabei der im Berichtszeitraum begonnene Szenarioprozess ein: Mit ihm will das RDF denkbare Entwicklungen in der weiteren Zukunft (2030) diskutieren – um sich auftragsgemäß noch viel frühzeitiger als bisher über die Langfristperspektiven des Flughafens und der Region Gedanken zu machen.

Diese Arbeiten sind nicht durch das Forum alleine zu leisten. Intensive Vorarbeiten leisten die Bürgerinnen und Bürger in den Dialogveranstaltungen und in den fünf Projektteams des RDF. Weiterhin sind zeitlich begrenzte Kleingruppen, Begleitkreise und Task Forces eingesetzt, die sich mit schwierigen, aber dringlichen Detailfragen beschäftigen.

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

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 verge-

bende Plätze. Im Jahr 2000 beschloss das RDF die Verdopplung der Plätze für die Repräsentanten des hessischen Städte und Gemeindebundes und des Städtetags. Von diesen lassen seit Dezember 2000 zwei Umweltverbände (BUND und Naturschutzbund) ihre Mitgliedschaft ruhen. Mit der Aufnahme der Landesärztekammer, dem Fachverband Spedition und Logistik in Hessen, der Initiative Pro Flughafen sowie der Bürgerinitiative WiDeMa (Wicker, Delkenheim, Massenheim) im Jahr 2002 setzt sich das RDF heute aus 36 Institutionen zusammen, von denen sich 34 aktiv ehrenamtlich für die Bürgerinnen und Bürger in der Region engagieren (siehe Anhang A: Mitglieder des RDF). Zum Ende des Berichtszeitraums teilte die Mehrheit der Abgesandten des hessischen Städtetags und des Städte- und Gemeindebundes mit, dass sie ihre Teilnahme am RDF, insbesondere im Hinblick auf mögliche Folgen in den formalen Verfahren, über die Sommerpause des RDF überprüfen würden. Ein Repräsentant des Hessischen Städte- und Gemeindebundes sowie der Repräsentant der Bürgerinitiative WIDEMA haben bereits mitgeteilt, dass sie im RDF definitiv nicht mehr mitarbeiten werden.

Angesichts der Erweiterung auf 36 Institutionen hat sich das RDF für Abstimmungsfälle zur Wahrung der Ausgewogenheit des Gremiums ein verbindliches Verfahren gegeben: alle aktiven 34 Vertreter haben jeweils eine Stimme. 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.

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 Aufträge des Forums. 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.

Aufgrund der sich im Arbeitsprozess entwickelnden Themenüberschneidungen der Projektteams entschied sich das RDF Ende 2002 im Sinne eines möglichst effizienten Arbeitsstils und Ressourceneinsatzes sowie der Konzentration auf wesentliche Fragestellungen die Organisationsstruktur zu straffen: Seitdem tagen die Projektteams Langfristperspektiven und Ökologie/ Gesundheit sowie Anti-Lärm-Pakt und Optimierung zusammen, das Projektteam Nachtflugverbot blieb unverändert bestehen. Gleichzeitig wurde die Zahl der Kleingruppen und Begleitkreise begrenzt.

Die Projektteams haben im Zeitraum von Juli 2002 bis Juli 2003 bis zu achtmal getagt. Im genannten Zeitraum sind darüber hinaus drei Hearings veranstaltet worden:

- 26. November 2002: „Entwicklung der Sozial- und Wirtschaftsstruktur und der Lärmisophonen im Umfeld des Flughafen Frankfurt“ (Projektteam Langfristperspektiven/No-Regret)
- 24. Februar 2003: „Lärmwirkungsforschung” (Projektteam Ökologie und Gesundheit)
- 29. April 2003 „Arbeitsplatzeffekte in der Region und das geplante Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen (Projektteam Nachtflugverbot)

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

Die Geschäftsstelle[2], der regionale Dialog, die Wissenschaftliche Begleitung[3] 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 2003 werden von der Hessischen Landesregierung 1,275 Mio. € und von der Fraport AG 1,25 Mio. € in diesem Fonds bereitgestellt (Stand: Juni 2003). Über die Verwendung der Fondsmittel entscheiden das Regionale Dialogforum und der Vorsitzende unbeeinflusst in eigener Zuständigkeit. Damit ist, wie bereits im Mediationsverfahren, die Neutralität der Mittelverwendung gewährleistet. Durch die gemeinschaftliche Entscheidung im RDF über die Mittelverwendung werden die Gelder im Fonds neutralisiert.

Weitergehende Informationen sind unter www.dialogforum-flughafen.de einzusehen.

1.2 Beschlüsse und Empfehlungen des RDF

1.2.1 Begleitung der formalen Verfahren

Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Frankfurter Flughafens steht zum Ende des Berichtzeitraums unmittelbar bevor, und hat im abgelaufenen Berichtsjahr seine Schatten voraus geworfen. Dem vorausgegangen, ist vom 7. bis 12. April der Scoping-Termin, der zur Diskussion der umweltrelevanten Untersuchungen diente. Unabhängig von dem geplanten Ausbau des Flughafens reichte die Fraport AG im Mai die Unterlagen für ein gesondertes Verfahren ein: Die Genehmigung der Wartungshalle für den A 380.

Die zeitliche Nähe der formalen Verfahren hat bereits im abgelaufenen Berichtsjahr Auswirkungen auf die Arbeit im RDF gezeigt. Das Gremium entschied jedoch, die Trennung von formalem Verfahren und Dialogverfahren grundsätzlich beizubehalten und hat deshalb auch keinen Beschluss zum Planfeststellungsverfahren und zum A 380 Verfahren gefasst.. Als Hüter der Mediation wies aber der Vorsitzende des RDF in einem Schreiben zum Scoping-Termin auf die Festlegungen der Mediation, insbesondere zum Themenbereich Fluglärm, und Abweichungen des Fraportpapieres hin und mahnte die Berücksichtigung der Mediationswerte bei der Umweltverträglichkeitsprüfung an (siehe Anhang H).

Aus dem Ablauf der formalen Verfahren, insbesondere des Planfeststellungsverfahrens, haben sich für das RDF weitere Themenschwerpunkte ergeben:

- Inwiefern werden Nachtflugverbot und Ausbau im Planfeststellungsverfahren miteinander verknüpft?
- Wird die zukünftige Kapazität des Flughafens auf 660.000 Bewegungen begrenzt und/oder bestimmte Lärmobergrenzen festgelegt und wenn ja, wie ist dies durchzuführen?
- Wo liegen die Unterschiede zwischen der fluglärmmedizinischen Synopse der Professoren Griefahn, Jansen, Scheuch und Spreng in den Scoping-Unterlagen und dem Mediations-

[2] IFOK GmbH, Bensheim

[3] Öko-Institut e.V.

schutzkonzept, wie relevant sind sie und wie ist mit damit umzugehen?

- Wie wird mit den besonders sensiblen Zeitbereichen vor und nach der Mediationsnacht umgegangen? Die Mediationsgruppe hatte befürwortet, für solche besonders sensiblen Zeiten Maßnahmen zur Lärmreduzierung zu ergreifen.
- Wie ist mit Risikofragen umzugehen, und wie lässt sich Risiko am Standort Frankfurt minimieren?

Im Kontext des nahenden Planfeststellungsverfahrens thematisierten Repräsentanten des hessischen Städte- und Gemeindebundes und des Städtetags Bedenken hinsichtlich einer möglichen Schwächung ihrer rechtlichen Position im formalen Verfahren durch die Beteiligung am Dialog. Diese Bedenken wies der hessische Ministerpräsident Roland Koch in seiner Rede bei der Klausursitzung des RDF am 29. März 2003 als unbegründet zurück. Der Vorsitzende führte mehrere Gespräche mit diesen Repräsentanten, griff die formulierten Bedenken auf und holte zur Klärung dieser Rechtsfrage eine Stellungnahme des ehemaligen Bundesverwaltungsrichters Prof. Berkemann ein.

1.2.2 Entwicklung von Inhalten als Handlungsvoraussetzung

Das RDF entwickelt mit der Arbeit in den Gremien, den durchgeführten Expertenhearings, den in Auftrag gegebenen Gutachten, aber auch durch die gemeinsamen Diskussionen mit den Bürgerinnen und Bürgern eine immense Menge an Erkenntnissen und fachlichen Inhalten. Diese thematisch breite und fachlich tiefe Inhaltssammlung dient nur einem Ziel: Über das individuelle Wissen hinaus fachlich und politisch nachvollziehbare, „handfeste“ Argumente und machbare Handlungsoptionen zu erarbeiten, anhand derer sich die Lebensqualität in der Region verbessern lässt. Die erarbeiteten Inhalte sind damit die notwendige Voraussetzung für alle Empfehlungen und Maßnahmen des RDF, die sich aus dem unter Kapitel 1.1 beschriebenen Auftrag heraus ergeben.

Als ein Meilenstein zur Umsetzung des Mediationspaketes ist der Abschluss und die Aussage des Gutachtens zur rechtlichen Machbarkeit eines Nachtflugverbotes am Frankfurter Flughafen zu werten. Zentrales Ergebnis des Gutachtens ist es, dass das Nachtflugverbot prinzipiell machbar ist. Ein ungewöhnlich aufwändiges, der Thematik jedoch angemessenes Verfahren gewährleistet darüber hinaus, dass die Aussagen des Gutachtens wissenschaftlich und politisch von Bestand sind:

Als ein Meilenstein ist in diesem Kontext der Abschluss und die Aussage des Gutachtens zur rechtlichen Machbarkeit eines Nachtflugverbotes am Frankfurter Flughafen zu werten. Zentrales Ergebnis des Gutachtens war es, dass das Nachtflugverbot prinzipiell machbar ist. Ein ungewöhnlich aufwändiges, der Thematik jedoch angemessenes Verfahren gewährleistet darüber hinaus, dass die Aussagen des Gutachtens wissenschaftlich und politisch von Bestand sind:

- Das Gutachten wurde von zwei renommierten Gutachtergruppen erarbeitet. Gemeinsam bildeten die beiden Gutachtergruppen die unterschiedlichen politischen Akteursgruppen im RDF ab und verbanden zugleich die Fachexpertise für die gestellten Untersuchungsfragen.
- Durch die intensive Begleitung des Fachdialoges zwischen den Gutachtern konnte sichergestellt werden, dass – abgesehen von sehr wenigen Dissensen – die Grundaussagen ihrer

gemeinsamen Arbeit vor der jeweils anderen Gutachtergruppe und damit auch vor der Fachwelt und der Politik von Bestand sind.

- Auch die beiden renommierten Qualitätssicherer bescheinigten dem Gutachten die notwendige wissenschaftliche Qualität.

Auf dem Weg zum Nachtflugverbot müssten, so die Gutachter, bestimmte Bedingungen aus europarechtlicher Sicht und nach den einschlägigen Vorschriften des deutschen Luftverkehrsrechts erfüllt werden. Eine endgültige Entscheidung sowohl für das Nachtflugverbot als auch den Ausbau des Flughafens bleibt dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL) als Planfeststellungsbehörde vorbehalten, die nach einer umfassenden Untersuchung aller Gesichtspunkte die verschiedenen Belange und Interessen abzuwägen hat.

Das Gutachten des RDF kann den vorgeschriebenen Abwägungsprozess weder für oder gegen einen Ausbau noch für oder gegen das Nachtflugverbot vorwegnehmen. Das Gutachten zeigt aber auf, welche Schritte zu unternehmen sind, um die Voraussetzungen für die Einführung und für den Bestand eines Nachtflugverbotes zu verbessern. Diese Schritte diskutierte das RDF auf seiner Märzklausur 2003 ausführlich und begann in den darauffolgenden Sitzungen mit deren Realisierung (siehe Kap. 1.5.1 und Projektteam Nachtflugverbot). Das RDF und sein Vorsitzender arbeiten dabei an den folgenden Tätigkeitsschwerpunkten:

- Koppelung von Ausbau und Nachtflugverbot im Planfeststellungsverfahren
- Umgang mit den ökonomischen Verlierern des Nachtflugverbotes
- Beiträge zur Schaffung günstiger Randbedingungen für die Durchsetzung des Nachtflugverbotes

Neben dem Nachtflugverbot ist der Anti-Lärm-Pakt ein zweiter zentraler Baustein des Mediationspaketes. Damit ein aus verschiedenen Schutzmaßnahmen gebündelter Anti-Lärm-Pakt Wirklichkeit werden kann, braucht es eine verlässliche Basis: Lärmwerte müssen allgemein akzeptiert werden und die Quellen für die Daten müssen einheitlich und für alle Beteiligten transparent sein, damit die Lärmreduzierung im Rahmen eines Anti-Lärm-Programms nachweisbar und für jeden überprüfbar ist. Dies alles leistet das von der Öffentlichkeit geforderte und von den Mitgliedern des RDF vorangetriebene „Fluglärmmonitoring“. Das hierzu in Auftrag gegebene, inzwischen im Konsens mit den Qualitätssicherern abgeschlossene und von allen Beteiligten im RDF gelobte Gutachten „Fluglärmmonitoring“ konnte nachweisen: ein verbessertes Fluglärmmonitoring in Frankfurt ist machbar und aus o.g. Gründen sinnvoll– auch wenn die gesetzlichen Anforderungen von der Fraport AG erfüllt werden.

Ziel des mit dem Gutachten vorliegenden und nun zu realisierenden Umsetzungskonzeptes ist es, den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Institutionen in der Region ein transparentes, verständliches, glaubwürdiges und handlungsorientiertes Informationssystem in die Hand zu geben, das eine einheitliche Basis für Lärmwerte darstellt, Verständnis schafft und geeignet ist, um daraus Handlungsoptionen abzuleiten und folgen zu lassen.

Auf der Basis der erarbeiteten Inhalte hat das RDF auf seiner Sitzung am 16. Mai 2003 ein Umsetzungskonzept für ein verbessertes Fluglärmmonitoring verabschiedet und eine Task-Force für dessen Realisierung eingerichtet. 2004 sollen für Anwohner des Flughafens und alle weiteren Interessierten erste sichtbare Ergebnisse vorliegen, wie in Form eines Internetmoduls (siehe Kap. 1.5.2).

Mit dem Abschluss der Machbarkeitsstudie „Fluglärm und Lebensqualität“ ist das RDF einen wichtigen Schritt vorangekommen, Methoden zu entwickeln und zu testen, an Hand derer in der geplanten „Lebensqualitätsstudie“ die Belästigungswirkung und gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm untersucht werden können (siehe Kap. 1.5.3).

Auch wenn wissenschaftlich und politisch noch nicht abschließend und allgemeingültig geklärt ist, welche Grenzwerte aus Gründen des Gesundheitsschutzes und dem Schutz vor erheblicher Belästigung genau eingehalten werden sollten, gaben die auf dem vom RDF veranstalteten großen internationalen Hearing zum aktuellen Kenntnisstand der Lärmwirkungsforschung anwesenden Experten klare Hinweise und Denkanstöße für die Weiterentwicklung eines Schutzkonzepts für die Flughafenregion:

- Wie in der Mediation festgestellt, ist die derzeitige Lärmbelastung in einigen Kommunen nahe dem Flughafen zu hoch.
- Es kommt nicht nur auf den Dauerschallpegel, sondern auf die Einzelschallereignisse und deren Häufigkeit sowie auf mögliche Ruhephasen an.
- Über vollständige Ruhepausen hinaus sind die Nachtrandzeiten besonders zu schützen.
- Die Belästigung wird abends und nachts bei gleichem Pegel stärker erlebt als tagsüber – eine erhebliche Belästigung kann wiederum zu gesundheitlichen Effekten führen.
- Verschiedene Altersgruppen sind unterschiedlich stark – und auch tageszeitabhängig - von Fluglärm belästigt und auch in ihren Schlafphasen gestört.
- Information über Zeitpunkt und Dauer von Ruhepausen wirken sich positiv auf den Menschen aus, da sie dadurch bewusster wahrgenommen werden
- Eine geringe Dauerlast in Ruhepausen kann eventuell günstiger sein als ein abrupter Betriebsstart nach einer Ruhepause.
- Lesefähigkeit und schulische Leistung nehmen unter starkem Fluglärm ab.
- Umweltlärm verursacht bei Frauen ein erhöhtes Herzinfarktrisiko im Wohnumfeld und bei Männern im Berufsumfeld.

Parallel zu dem Engagement des RDF im Bereich der Lärmwirkungsforschung befassen sich das RDF und seine Projektteams intensiv mit Maßnahmen zum aktiven Schallschutz sowie mit einem Konzept zur Kontingentierung. Das RDF und der Anti-Lärm-Pakt sind bestrebt, für die Region die Erkenntnisse über technische und rechtliche Möglichkeiten sowie im Dialog auszuhandelnde freiwillige Optionen umzusetzen. Ein erster Erfolg ist dabei der lärmmindernde kontinuierliche Sinkflug (CDA), der von der DFS im Herbst 2003 in der Nacht in Frankfurt eingeführt werden soll (vgl. Kapitel 1.3.1).

Diese inhaltliche Arbeit eröffnet dem RDF und der Region aber nicht ausschließlich kurz- und mittelfristigen Handlungsmöglichkeiten. Entsprechend der unter 1.1 angeführten Aufgabe, die langfristigen Perspektiven des Frankfurter Flughafens zu diskutieren, liefern die Erkenntnisse des RDF die notwendigen Voraussetzungen, um langfristige Monitoring- und Managementsysteme zu entwickeln und aufzubauen. Diese ermöglichen in den nächsten Jahren und Jahrzehnten Entwicklungen in den Bereichen Umwelt, Risiko, Fluglärm, Sozial- und Wirtschaftsgefüge und Immobilien in den Anrainerkommunen kontinuierlich und transparent zu beobachten, auszuwerten und Optionen für Verbesserungsprozesse zu erkennen. Anhand dieser Informationen

lassen sich Folgen getroffener Entscheidungen bewerten und zukünftig zu treffende Entscheidungen im Vorfeld umfassend abwägen. Parallel zur Erarbeitung dieser Systeme begann das RDF auf seiner Frühjahrsklausur 2003 Szenarios für die Entwicklung des Frankfurter Flughafens und des hier nachgefragten Flugverkehrs zu entwerfen. Ziel ist es, an Hand mehrerer differenzierter Zukunftsbilder mit der Öffentlichkeit die Debatte über zukünftige Entwicklungen des Flughafens gemeinsam anzustoßen und möglichst frühzeitig auf diese Einfluss zu nehmen.

1.3 Projektteams

1.3.1 Projektteam Anti-Lärm-Pakt

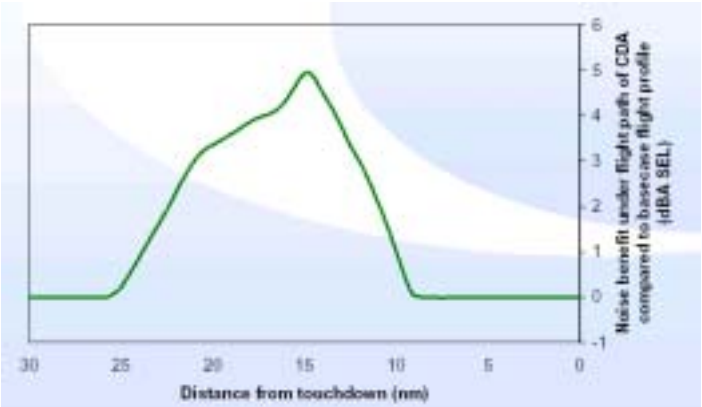
Aktiver Schallschutz (Arbeitspaket L 2)

Für viele Betroffene ist es im Umfeld des Flughafens bereits heute zu laut. Sie fordern möglichst umgehend lärmmindernde Maßnahmen. Nach drei Sitzungen der Kleingruppe „Aktiver Schallschutz“ stellte sich vor allem der Continuous Descent Approach (CDA) als stark lärmminderndes Landeverfahren heraus. Dabei wird der Landeanflug weitestgehend im Leerlaufschub, in einem kontinuierlichen Sinkflug durchgeführt. Dessen Lärmminderung beträgt bis zu 5 dB(A) im Einzelschallpegel (LAmax) gegenüber einem Standardlandeverfahren. Die Lärmminderung wirkt sich in einer Entfernung zwischen 10 und 25 nm[4] (rund 19 und 46 km) vor dem Aufsetzen aus (Quelle: NATS 2000). Der Nachteil des CDA besteht in seiner bezüglich Flugbewegungen stark kapazitätsmindernden Wirkung.

Kurz-Info
Anti-Lärm-Pakt

Ziel:	Maßnahmen des aktiven und passiven Schallschutzes
Schwerpunkt:	Erarbeitung von Vorschlägen zur Durchsetzung von Lärmschutzmaßnahmen
Sitzungsturnus:	alle sechs bis acht Wochen
Seit:	07. Dezember 2000

Die Befassung im RDF mit dem CDA zeigt einen ersten Erfolg: Die DFS führt den CDA am Standort Frankfurt für die Nacht ein. Ob und wie CDA auch am Tag geflogen werden kann, ohne an dessen kapazitätsmindernder Wirkung zu scheitern, prüft das RDF zur Zeit. Weitere in der Prüfung befindliche Lärmminderungsmaßnahmen sind: eine Nutzungsrotation der Bahnen, um Lärmpausen zu schaffen, steilerer Abflug und technische Maßnahmen direkt an den Flugzeugen.



Lärmminderung (in dBA) durch CDA im Vergleich zum Standardlandeverfahren in Abhängigkeit von der Entfernung[1] zum Ort der Landung. Quelle: NATS 2000.

[4] 1 NM (Nautische Meile) = 1,852 km

Regionale Lärmminderungsplanung (Arbeitspaket L 5)

Vielfach wurden in den Dialogstunden, im Bürgerbüro des RDF in Rüsselsheim ebenso wie bei den mobilen Auftritten in den Kommunen der Region, die große Gesamtlärmbelastung und die damit einhergehenden Probleme als Beeinträchtigung der Lebensqualität genannt. Zusätzlich zum Fluglärm hätten die anderen Verkehrsträger (Schiene, Straße) erheblichen Anteil an der Gesamtbelastung. Um diese Gesamtbelastung abzubilden, werden kommunale Lärmminderungspläne erarbeitet. Erfahrungen mit Plänen auf regionalem Maßstab, die insbesondere eine abgestimmte Vorgehensweise zum Fluglärm im Maßnahmenplan unterstützen könnten, sind bislang nicht vorhanden. Vor allem die Kommunen forderten schon im Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt das Thema anzugehen, da sinnvollerweise Lärmminderungsmaßnahmen nicht an der politischen Grenze der Kommune halt machen dürften. Das RDF nahm sich dieser regionalen Aufgabe an: Die zuständigen Projektteams des RDF erarbeiten einen Vorschlag, der beinhaltet, dass möglichst umgehend die ersten zwei Stufen der Regionalen Lärmminderungsplanung, die Entwicklung von Schallimmissionsplänen und Konfliktplänen, beauftragt und durchgeführt werden. In einer dritten Stufe werden dann für die stark von Lärm betroffenen Gebiete Maßnahmen zur Lärmminderung erarbeitet.

Kontingentierung (Arbeitspaket L 1)

Durch eine Kontingentierung kann entweder die Anzahl der Flugbewegungen oder die Höhe der Lärmbelastung oder eine Kombination aus beidem in Form einer Obergrenze festgelegt werden. Das im gleichnamigen Projektteam umzusetzende Nachtflugverbot ist damit ein Beispiel für Kontingentierung. Weitere Beispiele zeigt eine von der Wissenschaftlichen Begleitung präsentierte umfangreiche internationale Recherche: an acht Flughäfen wurden verschiedene Formen der Kontingentierung aufgezeigt. Bei acht der 50 international untersuchten Flughäfen gibt es eine Kontingentierung in unterschiedlicher Form. Diese Ergebnisse werden für das Projektteam Grundlage der Erarbeitung einer für Frankfurt spezifizierten Lösung sein. Es wurden bereits denkbare Kontingentierungsmodelle und die Voraussetzungen für deren Einführung mit besonderem Blick auf eine Kombination von Lärm- und Bewegungskontingent diskutiert

Fluglärmmonitoring (Arbeitspaket L 1)

Das Projektteam hat das Gutachten Fluglärmmonitoring begleitet und setzt nun dessen Aktionsplan um (siehe 1.5.2 Gutachten Fluglärmmonitoring).

1.3.2 Projektteam Ökologie und Gesundheit

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

Im Rahmen des Mediationsverfahrens Flughafen Frankfurt wurden erste Hinweise zu den Auswirkungen von Fluglärm auf soziale Interaktion und Kommunikation sowie psychische und physische Aspekte der Gesundheit formuliert, die langfristig zu einer Einschränkung der Lebensqualität führen könnten.

Kurz-Info
Ökologie und Gesundheit

Ziel:	Berücksichtigung der ökologischen und gesundheitlichen Auswirkungen des Flughafens bei zu treffenden Entscheidungen
Schwerpunkt:	Erarbeitung von Empfehlungen zu Monitoringinstrumenten für Gesundheit und Lebensqualität sowie Diskussion von regionalen Belastungsgrenzen
Sitzungsturnus:	alle sechs bis acht Wochen
Seit:	14. Dezember 2000

Ausgehend von diesen Überlegungen wurde von Seiten des RDF eine Studie geplant, die Auswirkungen von Fluglärm auf einzelne Komponenten der Lebensqualität untersuchen soll. Die vom RDF in Auftrag gegebene Studie war als eine „Machbarkeitsstudie“ mit dem Ziel konzipiert, Instrumente zur Erfassung fluglärmbedingter Beeinträchtigung der Lebensqualität zusammenzustellen oder sie zu entwickeln und auf ihre Eignung zum Einsatz im Feld zu testen. Die Erfahrungen und Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sollen in die Planung einer weiteren, größer angelegten Untersuchung der Beziehungen zwischen Fluglärm und Lebensqualität einfließen (siehe Kapitel 1.5 Abgeschlossene Gutachten). Derzeit bereitet das Projektteam in enger Zusammenarbeit mit der Kleingruppe Gesundheit eine solche „Hauptstudie zur Erfassung der Lebensqualität“ vor und hat bereits erste Vorschläge für die Struktur der Studie erarbeitet (siehe Kapitel 3. Ausblick).

Weiterhin vergab das Projektteam eine „Literaturrecherche über geeignete Parameter einer Längsschnittuntersuchung zum Einfluss von Fluglärm auf Herz-Kreislauferkrankungen“. Hauptziel der Literaturstudie war die fundierte und wissenschaftlich abgesicherte Vorbereitung der Machbarkeitsuntersuchung zu einer gesundheitsbezogenen Längsschnittstudie. Die Ergebnisse dieser Recherche sollen in relevante Teiluntersuchungen der geplanten Hauptstudie zum Thema Lebensqualität einfließen.

Um weitere Erkenntnisse für die Entwicklung eines Schutzkonzeptes für die Region zu gewinnen, veranstaltete das Projektteam ein Hearing mit internationalen renommierten Experten zum Thema „Lärmwirkungsforschung“. Unter Hinzuziehung der externen Experten wurde der aktuelle Stand der Wissenschaft im Bereich der Lärmwirkungsforschung diskutiert und für die weitere Arbeit des RDF aufbereitet. Insbesondere für die weitere Beschäftigung mit den Themenkomplexen Nachtflugverbot, Nachtrandstunden, eine evtl. notwendige Aktualisierung des Schutz-

konzeptes aus der Mediation Flughafen Frankfurt sowie der Reflexion von Wirksamkeit und Auswirkungen konkreter Schutzmaßnahmen lieferte das Hearing wertvolle Erkenntnisse.

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

Eines der Ziele des Projektteams ist es, durch die Einrichtung eines Umweltmonitorings dauerhafte Beobachtungen zu initiieren, die eine Wahrnehmung allmählicher Veränderungen der Umwelt beobachtbar und nachvollziehbar werden lassen – 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.

1.3.3 Projektteam Optimierung

Risikoanalyse/Risikomanagement (Arbeitspaket O 4)

Die Angst der Anrainer vor einem Flugunfall in Frankfurt ist groß. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau des Flughafens wird von Fraport eine Risikoanalyse erstellt, die das derzeitige und zukünftige Risiko für Anrainer durch Flugzeugabstürze in der näheren Umgebung des Flughafens Frankfurt/M. nach naturwissenschaftlichen und technischen Erkenntnissen ermittelt. Wie das derzeitige und zukünftige Risiko durch gezieltes Management vermindert werden kann, wird darin jedoch nicht untersucht.

Kurz-Info
Optimierung

Ziel:	Optimierung des Flugverkehrs in der Luft und am Boden, Verlagerung von Flügen, Verringerung des Risikos
Schwerpunkt:	Prüfung der vorhanden Kapazitäten und Kooperationsmöglichkeiten, Risikomanagement
Sitzungsturnus:	alle sechs bis acht Wochen
Seit:	15. Dezember 2000

Das RDF hat sich dieser wichtigen und aus der Region heraus geforderten Thematik angenommen und will in einem ersten Schritt die Entwicklung eines sogenannten Risikomanagements am Flughafen Frankfurt gutachterlich erarbeiten lassen. Ergebnis soll der Vorschlag eines geeigneten Managements sein, welches das durch potenzielle Flugzeugabstürze erzeugte derzeitige und zukünftige Risiken in der Umgebung des Flughafens Frankfurt/M minimiert. Als wesentlicher Bestandteil wird parallel eine Kommunikationsstrategie erarbeitet, die einen transparenten und nachvollziehbaren Managementprozess fördert. Das Risikomanagement soll die Erkenntnisse aus den im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erstellten Gutachten zur Risikoanalyse einbeziehen.

Verlagerung von Flügen

Die ursprüngliche Idee, die Verlagerbarkeit von Flügen am Tag und in der Nacht untersuchen zu lassen, wurde vom RDF aufgrund der damit verbundenen Untersuchungsdauer und Komplexität nicht weiter verfolgt. Das RDF formulierte entsprechend der Priorität Nachtflugverbot den Untersuchungsfokus zum Thema Verlagerung neu: Ein wesentlicher organisatorischer Schritt in Richtung eines Nachtflugverbots ist die Verlagerung von Nachtflügen in andere Tageszeiten und/oder an andere Flughäfen. Daher wird nun in einem neuen Gutachten ein praxisorientiertes Umsetzungskonzept erarbeitet, um die Flüge aus der Nacht heraus zu verlagern. Aufgrund der inhaltlichen Ausrichtung wird das neue Gutachten durch das Projektteam Nachtflugverbot betreut (siehe Kapitel 1.3.5 Projektteam Nachtflugverbot, 1.6 Laufende Gutachten).

1.3.4 Projektteam Langfristperspektiven / No-Regret-Strategie (LFP)

Langfristige Entwicklung im internationalen Luftverkehr (Arbeitspaket S 1)

Eine der Lehren aus dem Startbahn-West-Konflikt, der bereits mit der Einsetzung des Mediationsverfahrens, aber auch mit dem aus der Mediation hervorgegangenen Lösungspaket Rechnung getragen wurde, ist, rechtzeitig und viel früher als bisher, über die Langfristperspektiven des Flughafens und der Region Rhein/Main zu diskutieren. Dieser Herausforderung hat sich das Regionale Dialogforum mit dem Beginn eines **Szenarioprozesses (S 1.4)** zur zukünftigen Entwicklung des Flughafens und der Region angenommen. Ziel des Szenarioprozesses ist es, an Hand denkbarer Zukunftsbilder für den Flughafen Frankfurt Handlungsspielräume bis zum Jahr 2030 zu verdeutlichen und zu analysieren. Im Sinne eines „strategischen Frühwarnsystems“ will das RDF aus diesem Prozess heraus mögliche Entwicklungen mit der Öffentlichkeit diskutieren und Empfehlungen an relevante Akteure formulieren. Das zuständige Projektteam hat das Grobkonzept für einen Szenarioprozess mit zu betrachtenden Perspektiven bis 2030 erarbeitet. Das Dialogforum bewertet diese Diskussion für die Region als so bedeutsam, dass es den Szenarioprozess auf der Ebene des Forums selbst durchführt und auf der Klausur im März 2003 erste Szenarioskizzen entwarf. Im weiteren Verlauf des Szenarioprozesses sind diese zu konkretisieren. Das Projektteam LFP wird im Verlauf des Szenarioprozesses ebenso wie die Anrainer des Flughafens einbezogen werden, um möglichst anschauliche Bilder und eine breite Beteiligung an der Diskussion über die Zukunft des Flughafens in der an der Region zu gewinnen. Mit die-

Kurz-Info
Langfristperspektiven / No Regret-Strategie

Ziel:	Frühzeitiger Beginn der Diskussion von langfristigen Perspektiven für den Flughafen und die Region, damit Entscheidungen erst getroffen werden, wenn ihre Folgen ausreichend bekannt sind (No-Regret-Grundsatz).
Schwerpunkt:	Erarbeitung von Empfehlungen zur Langfristentwicklung der Region und des Flughafens.
Sitzungsturnus:	alle sechs bis acht Wochen
Seit:	08. Dezember 2000

sem Kommunikationsprozess zur langfristigen Zukunft des Flughafens nimmt das RDF international eine Vorreiterrolle ein.

Langfristentwicklung der Region und des Flughafens (Arbeitspaket S 2)

Im Kontext dieses Arbeitspaketes widmete sich das Projektteam zunächst den Schwerpunkten **„Untersuchung des Einflusses des Flughafens und dessen Ausbau auf die Sozial- und Wirtschaftstruktur in den umliegenden Gemeinden“ (S 2.7)** sowie dem aus der Mediation Flughafen Frankfurt hervorgegangenen Auftrag für ein **„Flächen- und Immobilienmanagement“ (S 2.8)**.

Mit der „Untersuchung des Einflusses des Flughafens und dessen Ausbau auf die Sozial- und Wirtschaftstruktur in den umliegenden Gemeinden“ verknüpft das Projektteam die Untersuchung zweier unterschiedlicher, aber gleichwohl gemeinsam zu betrachtender Themenkomplexe: Der Wunsch der im RDF beteiligten Kommunen ist es, die aus Lärmbelastung resultierenden möglichen negativen sozialen Entwicklungen zu analysieren, um ihnen entgegen wirken zu können. Die Befürworter des Ausbaus verweisen dagegen auf den erwarteten positiven Einfluss des Wirtschaftsfaktors Flughafen. Ziel der Aufgabenstellung ist, Gewinner und Verlierer des Flughafeneinflusses – zwischen wie innerhalb einzelner Kommunen – zu identifizieren, um anschließend über denkbare Ausgleichsmaßnahmen diskutieren zu können.

Diese Aufgabenstellung ist methodisch schwierig zu lösen, da der Einfluss des Flughafens von anderen Einflüssen in der Betrachtung zu trennen ist. In einem ersten Schritt vergleicht das Projektteam die Entwicklung einzelner Wirtschafts- und Sozialindikatoren in den umliegenden Gemeinden und betrachtet parallel auf der Zeitachse die Entwicklung des Flughafens und die jeweilige Lärmentwicklung. Auf diese Weise sollen mögliche Wirkungsbeziehungen identifiziert werden. Daran anschließend wäre zu prüfen, ob Ursache-Wirkungsbeziehungen zwischen der Verteilung der Lärmbelastung in einer Kommune und Effekten wie Migration, Immobilienpreisentwicklung oder Einkommensverteilung im Hinblick auf aussagefähige Ergebnisse untersucht oder bereits nachgewiesen werden können.

Das zuständige Projektteam LFP führte zu einer ersten Konkretisierung der beschriebenen Untersuchungsfragen am 26. November 2002 das **Expertengespräch „Entwicklung der Sozial- und Wirtschaftsstruktur im Umfeld des Flughafen“** unter Beteiligung des Lehrstuhls von Professor Klaus Wolf vom Institut für Kulturgeographie, Stadt- und Regionalforschung der Universität Frankfurt durch. Dipl.- Geogr. Christian Langhagen-Rohrbach vom Institut für Kulturgeographie, Stadt- und Regionalforschung der Johann-Wolfgang von Goethe Universität Frankfurt legte auf dem Expertengespräch des RDF dar, wie sich die Sozial- und Wirtschaftsstrukturindikatoren in den umliegenden Gemeinden des Flughafens Frankfurt in den Jahren nach der Volkszählung 1987 entwickelt haben. In der zweiten Jahreshälfte soll deshalb aufbauend auf den bisherigen Erkenntnissen ein eintägiges Expertenhearing zum Thema „Sozialkartierung“ unter Einbeziehung kommunaler Kompetenzen (z.B. bezüglich kommunaler Sozialatlanten) durchgeführt werden.

Aus dem Mediationsverfahren ging der Auftrag über die Entwicklung eines **Immobilienmanagements (S 2.8)** hervor. Unabhängig vom RDF entwickelte die Fraport AG ein eigenes Immobilienprogramm „CASA“, welches Entschädigungsleistungen an geringen Überflughöhen orien-

tiert. Das RDF griff den Auftrag aus der Mediation inzwischen ebenfalls auf, bearbeitet das Thema aber unter einem weiteren Blickwinkel: neben einem Immobilienmanagement für private Hauseigentümer sollen auch gewerbliche und kommunale Immobilien und Flächen berücksichtigt werden.

Externe Kosten und volkswirtschaftliche Nutzen des Luftverkehrs (Arbeitspaket S 3)

Die beiden Teilarbeitspakete werden in dem **Gutachten zur „Ermittlung Externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt Main“ (S 3.2)** sowie in der **Synopse „Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafen Frankfurt/Main“ (S 3.3)** bearbeitet (Siehe Kapitel 1.6 Laufende Gutachten sowie die Steckbriefe im Anhang) und beide im zweiten Halbjahr 2003 vorliegen. Die gemeinsame Diskussion der sich aus den wissenschaftlichen Arbeiten ergebenden Maßnahmen wird daher noch in diesem Jahr erfolgen.

1.3.5 Projektteam Nachtflugverbot

Den zentralen Schwerpunkt bildete im Berichtszeitraum die Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der gutachterlichen Bearbeitung rechtlicher Fragestellungen zur Umsetzung eines Nachtflugverbotes in der Sitzung vom 23. August 2002. Als Kernergebnis konnte festgehalten werden, dass die Einführung eines Nachtflugverbots rechtlich prinzipiell machbar ist und internationale Vereinbarungen dem nicht entgegenstehen. Schritte, die eine Einführung des Nachtflugverbot in Frankfurt stärken sind:

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 Machbarkeit eines Nachtflugverbots
Sitzungsturnus:	alle sechs bis acht Wochen
Seit:	29. November 2000

- Das Nachtflugverbot soll im Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau verankert werden. Fraport hat zugesichert, dass der Antrag auf Ausbau des Flughafens das Nachtflugverbot für den gesamten Flughafen enthalten wird.
- Damit ein Planfeststellungsbeschluss auch rechtssicher ist und bleibt, muss die Abwägung fehlerfrei und belastbar sein. Das RDF bereitet die wissenschaftliche Diskussion zu den Gesundheitsauswirkungen nächtlicher Flugbewegungen auf und versachlicht die Debatte über die ökonomischen „Verlierer“ eines Nachtflugverbotes. Mit der Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes will es Wege weisen, wie die nächtlichen Flugbewegungen verlagert werden können.
- Auch die Bundesregierung und die Europäische Kommission müssen die Einführung des Nachtflugverbotes in Frankfurt befürworten. Der Vorsitzende des RDF hat zu diesem Zweck mit dem Bundesverkehrsministerium eine Zusammenarbeit vereinbart; im Herbst wird eine Delegation des RDF mit den relevanten politischen Akteuren in Brüssel Gespräche führen.

Das RDF nimmt gemeinsam mit dem zuständigen Projektteam drei Funktionen wahr, um die aufgeführten sowie weitere Schritte in Richtung Nachtflugverbot vorantreiben zu können:

- *RDF als kritischer Beobachter:* Monitoring bezüglich der Implementierung eines Nachtflugverbots bei den anstehenden gesetzlichen Verfahren
- *RDF als Forscher:* Analyse der positiven wie negativen Auswirkungen eines Nachtflugverbots in lärmmedizinischer, ökonomischer und sozialer Hinsicht
- *RDF als Kommunikator:* Dialog mit der Öffentlichkeit und mit den relevanten politischen Akteuren in Berlin und Brüssel zu den Konsequenzen eines Nachtflugverbots, um den politischen Weg zur Einführung eines Nachtflugverbots zu ebnen

Zur Analyse der ökonomischen Auswirkungen des Nachtflugverbots wurde am 29. April 2003 ein Hearing unter der Überschrift „Arbeitsplatzeffekte in der Region und das geplante Nachtflugverbot“ durchgeführt. Durch die Expertenrunde konnte die Logistikkette in ihrer Gesamtheit abgebildet und die Vielfalt der Zusammenhänge beleuchtet werden. Als ein Aspekt wurde dabei die Verlagerbarkeit von Nachtflügen angesprochen. Das detaillierte Umsetzungskonzept zur Verlagerung nächtlicher Flüge soll – beginnend im Juli 2003 – im Rahmen eines Gutachtens erarbeitet werden.

1.4 Stand der Restantenliste – nahezu alle Aufträge aufgegriffen

Die im Rahmen des Mediationsverfahrens offen gebliebenen Fragestellungen sind in einer sogenannten Restantenliste in das Arbeitsprogramm des RDF übernommen worden. Inzwischen konnten bis auf zwei alle Themen vom RDF oder seinen Projektteams oder in den förmlichen Verfahren (ROV und PFV) aufgegriffen werden. Einen kompletten Überblick über den Stand der einzelnen Arbeitspakete aus der Restantenliste ist im Anhang einzusehen (siehe D Liste der Restanten).

Zwei Themen wurden bisher im RDF und seinen Projektteams nicht aufgenommen:

Überflughöhe: Im Rahmen der Mediation ging es um die Frage, ob die Überflughöhe der Flugzeuge in der Region um den Frankfurter Flughafen die Wahrnehmung der Schallpegel beeinflusst und zusätzlich zum Lärm das Wohlbefinden der Bevölkerung beeinträchtigt. Von den Experten in der Mediation wurde die Meinung vertreten, dass diese Thematik wissenschaftlich kaum zielführend zu bearbeiten sei.[5]

Niederfrequenter Lärm: Im Rahmen der Mediation ging es dabei um die Frage, welchen Einfluss insbesondere niederfrequenter Lärm auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der davon Betroffenen hat. Die Frage wurde auf dem Hearing des RDF zur Lärmwirkungsforschung gestreift, allerdings nicht vertieft diskutiert. Auf dem Hearing wurde betont, dass die Frage der Bewertung verschiedener Frequenzen von Fluglärm wissenschaftlich noch nicht angemessen

[5] Die Problematik des Themas der geringen Überflughöhen ist im Rahmen des CASA-Projektes der Fraport berücksichtigt worden, in dem Entschädigungszahlungen pro Quadratmeter Wohnfläche vorgesehen sind. Dieses Ausgleichs- und Immobilienankaufprogramm sieht vor, finanziell zur Kompensation von Beeinträchtigungen durch besonders niedrige Überflughöhen beizutragen.

möglich sei und dass die bestehenden Defizite in der Wissenschaft dringend aufzuarbeiten seien.

1.5 Abgeschlossene Gutachten im Rahmen des RDF und ihre Ergebnisse

Wie bereits in den vorangegangenen Ausführungen dargelegt, bilden die Gutachten des RDF einen wichtigen Grundstein für die Realisierung von Maßnahmen für die Bevölkerung im Umfeld des Flughafens. Die beiden Kapitel 1.5 und 1.6 geben eine knappe inhaltliche Einordnung der fertiggestellten und der laufenden Gutachten des RDF. Für einen ausführlicheren Blick können die sogenannten Steckbriefe der Gutachten im Anhang zu Rate gezogen werden.

1.5.1 Gutachterliche Bearbeitung rechtlicher Fragestellungen zur Umsetzung eines Nachtflugverbots am Frankfurter Flughafen

Das **abgeschlossene** Gutachten „gutachterliche Bearbeitung rechtlicher Fragestellungen zur Umsetzung eines Nachtflugverbots“ sollte die mit der Einführung eines Nachtflugverbots verbundenen rechtlichen Fragestellungen klären. Neben einer Überprüfung etwaiger europarechtlicher und völkerrechtlicher Probleme hat sich das Gutachten auch mit möglichen Problemen eines Nachtflugverbotes auf dem Gebiet des nationalen Rechts befasst.

Die Gutachter haben aufgezeigt, dass eine Einführung des Nachtflugverbots in der speziellen Konstellation in Frankfurt (verbunden mit der Ausbauplanung) grundsätzlich möglich und machbar ist. Eine wichtige Erleichterung der rechtlichen Machbarkeit stellt die Antragstellung durch Fraport dar: Es ist dabei maßgeblich, dass Fraport das Nachtflugverbot in seinen Antrag auf Planfeststellung für den Bau einer neuen Landebahn integriert.

Neben dem grundsätzlich positiven Ergebnis haben die Gutachter eine Liste von Punkten benannt, die noch weiter untersucht werden müssen. Diese Fragen, die sich sowohl auf rein faktische Aspekte beziehen („Sachverhaltsaufklärung“), als auch jene, die eher politischer oder rechtlicher Natur sind, werden in der folgenden Tabelle schematisch dargestellt und bilden die Grundlage für die Arbeit des Projektteams Nachtflugverbot in der zweiten Jahreshälfte 2003 (siehe auch Kapitel 1.3.5 Projektteam Nachtflugverbot).

Aspekte	Status	Relevante Akteure	Herangehensweise
Sachverhaltsaufklärung			
Überprüfung, welche Flüge in der Nacht wie verlagert werden können - Nächster Schritt: Gutachten „Umsetzungskonzept“ - Anschl. Hearing der Nachtflieger	√ ⊗	RDF	Gutachten
Arbeitsmarkteffekte des Nachtflugverbots (Hearing)	√	RDF	Hearing
Überprüfung von Verspätungsregelungen	√		Recherche
Konsequenzen aus der Lärmwirkungsforschung	√	RDF	Hearing
Beobachtungen des Status quo bei der Lärmbelastung	√	RDF	
Politische Aspekte			
Delegationsreise nach Brüssel	√	RDF	
Formulierung einer aktiven Flughafenpolitik: - erster Schritt: Vergleich mit anderen Bundesländern	√	RDF; in Folge Hessische Landesregierung	Recherche
Gespräche des RDF in Berlin zu bundespolitischen Berührungspunkten, etwa als parlamentarischer Abend	⊗	RDF	
Rechtliche Aspekte			
Prüfung verschiedener bilateralen Luftverkehrsabkommen, die einem NFV in Frankfurt entgegen stehen könnten	√	RDF (Wissenschaftliche Begleitung)	
Übertragbarkeit der Regelungen am Pariser Flughafen Charles-de-Gaulle prüfen	√	RDF	
- Integration des NFV im Planfeststellungsverfahren - Überprüfung/Sicherstellung findet statt, sobald die Unterlagen eingereicht sind	√	Fraport RDF	
Kontinuierlicher Monitoringprozess über das Planfeststellungsverfahren	⊗	RDF	

√ In Arbeit ⊗ Noch offen

1.5.2 Gutachten »Fluglärmmonitoring«

Bei Dialogstunden und beim Mobilen Bürgerbüro berichten vom Fluglärm betroffene Bürgerinnen und Bürger über die schleppende Informationsbereitstellung seitens der Fraport AG. Das RDF hat sich dieser Kritik angenommen und das Gutachten „Fluglärmmonitoring“ erstellen lassen, dass sich mit den Möglichkeiten der Lärmdarstellung und Information befasst. Anhand der Zielvorstellung wurde ein Umsetzungskonzept für ein verbessertes Fluglärmmonitoring entwi-

ckelt, das den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Institutionen in der Region ein transparentes, verständliches, glaubwürdiges und handlungsorientiertes Informationssystem in die Hand zu geben, welches

- eine einheitliche Basis darstellt (z.B. die Lärmwerte werden von allen Seiten akzeptiert)
- ein Verständnis schafft (die Bürger und Bürgerinnen können aktiv verfolgen, wie sich der Fluglärm entwickelt, welche Flugbewegungen besonders laut sind, wie bestimmte Maßnahmen wirken)
- geeignet ist, um Handlungen daraus folgen zu lassen (Basis für die Überprüfung von Kontingentregelungen, Controlling von Flugrouteneinhaltung, Identifizierung besonders lauter Maschinen, Reaktionen auf Beschwerden...).

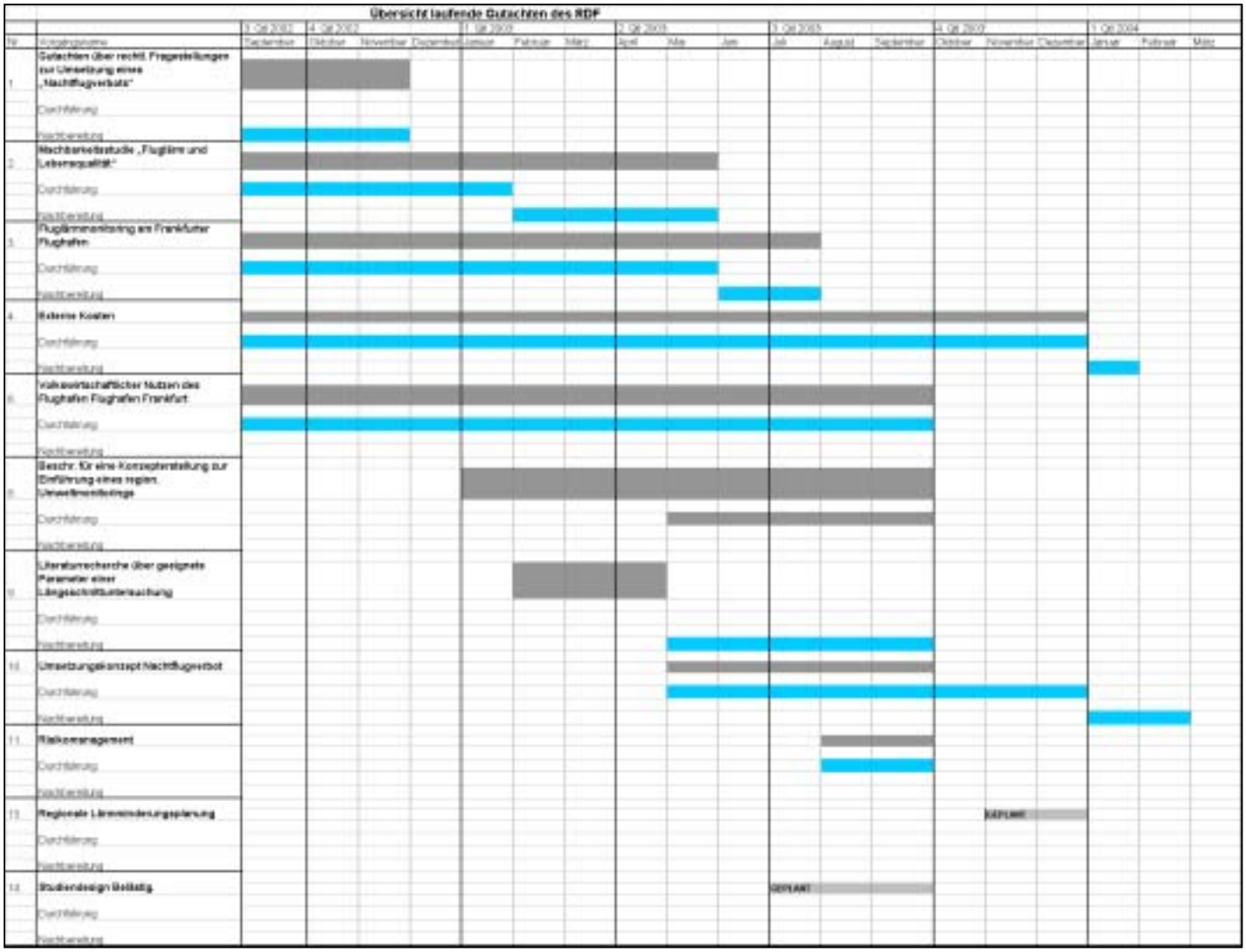
Das RDF hat auf seiner Homepage den ersten Schritt gemacht und ein „Vorprogramm“ installiert. Damit können Betroffene auf Karten die jetzige und zukünftige Lärmbelastung, nach dem Ausbau, ermitteln. Ergebnisse des Gutachtens wurden von Fraport noch während der Bearbeitung des Gutachtens in erste Maßnahmen umgesetzt, so wurde die Messschwelle zur Messung der Flugzeuge heruntergesetzt. Daneben plant Fraport ein internetbasiertes Fluglärmmonitoring, dessen erste Planungen in einer eigens gegründeten Task-Force vorgestellt wurden. Die Gutachter des RDF gehen in ihren Vorschlägen für ein entsprechendes Internetmodul weiter als die aktuellen Planungen von Fraport Damit bleibt das RDF in der Verantwortung, die von den Gutachtern dargestellten Möglichkeiten umzusetzen.

1.5.3 Machbarkeitsstudie »Fluglärm und Lebensqualität«

Die **abgeschlossene** Machbarkeitsstudie Fluglärm und Lebensqualität hat in der Region in einem sehr aufwändigen Prozess Methoden getestet, wie man den Zusammenhang zwischen Fluglärm und gesundheitlicher Lebensqualität beschreiben kann. Zu den Methoden, die in der Machbarkeitsstudie auf ihre Eignung hin untersucht wurden, gehören Fragebögen, medizinische Messungen und Beobachtungen von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen. Das Gutachten ergab, das es schwierig ist, über Beobachtungen, wie etwa im Schulhof, zu Ergebnissen zu gelangen. Fragebögen erwiesen sich am ehesten als geeignet. Die Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie und die Methoden, die durch die Studie geprüft wurden, münden jetzt in die eigentliche Untersuchung der Hauptstudie: Diese soll insbesondere herausfinden, in welchem Maße sich die Menschen subjektiv belästigt fühlen und wie sehr dies ihre gesundheitliche Lebensqualität beeinträchtigt. Schwieriger ist es mit den gesundheitlichen Untersuchungen: Um zu ermitteln, in welchem Maße Herz-Kreislaufkrankheiten durch Fluglärm beeinflusst werden oder entstehen, bräuchte man jahrelange epidemiologische Untersuchungen mit einer Vielzahl von Probanden. Das große internationale Hearing des RDF im Februar 2003 hat gezeigt, dass bereits vielfache Untersuchungen vorliegen oder sich noch in der Bearbeitungsphase befinden. Das RDF hat daher beschlossen, die spezifische Frankfurter Fragestellung in nationale oder europäische Untersuchungen einzubringen.

1.6 Laufende Gutachten im Rahmen des RDF

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



Übersicht über laufende Gutachten des RDF

Gesamtlaufzeit
Durchführung bzw. Nachbereitung

1.6.1 Gutachten »Ermittlung Externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt Main“

Mit der **kurz vor dem Abschluss** stehenden, weltweit erstmaligen Erfassung der externen Kosten des Flugverkehrs an einem deutschen Flughafen führt das RDF die aktuellste Diskussionen um externe Kosten beteiligt. Zentrale Frage ist hier, in welcher Höhe im Kontext des Flugverkehrs Kosten entstehen, die nicht von den Verkehrsnutzern und -anbietern getragen werden und in welcher Weise diese Kosten berücksichtigt und ausgeglichen (internalisiert) werden können. Im Mittelpunkt stehen dabei die externen Umweltkosten, verursacht beispielsweise durch Lärm und Luftverschmutzung, Infrastruktur- und Betriebskosten sowie der Kostenpunkt „Unfälle“. Nach der Ermittlung der Externen Kosten werden Vorschläge erarbeitet werden, ob und wie einzelne Akteure die Internalisierung tragen können.

1.6.2 Synopse »Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafen Frankfurt/Main«

Die Frage der Bestimmung und Bedeutung der Externen Kosten des Flugverkehrs am Standort des Flughafens Frankfurt (s.o.) wurde gemeinsam mit dem volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens diskutiert. Zielsetzung der daraus hervorgegangenen und **kurz vor Abschluss** befindlichen Synopse „Volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafen Frankfurt/Main“ ist es, die gesamten volkswirtschaftlichen Nutzen, die vom Flughafen Frankfurt ausgehen, zusammenfassend darzustellen und mögliche Wege aufzuzeigen, wie bisher nicht erfasste Nutzen methodisch korrekt und möglichst quantitativ erfasst werden können. Die angestrebte Synopse soll einen Beitrag zur Versachlichung der Diskussion um volkswirtschaftlichen Nutzen und Externe Kosten des Flughafens Frankfurt/Main liefern.

1.6.3 Konzepterstellung zur Einführung eines regionalen Umweltmonitorings

Aus den Arbeiten des Projektteams Ökologie und Gesundheit heraus wird die Einführung eines Umweltmonitorings für wichtig erachtet und in der Folge die Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes empfohlen. Das Konzept soll eine weiträumige Beobachtung der umweltbezogenen Wirkungen vor allem im Zusammenhang mit (luft-)verkehrsbedingten Emissionen (Luftschadstoffe und Lärm), aber auch der Wirkungen von Flächenverbrauch und -nutzung in der Region erlauben. Daneben soll eine Prüfung der in die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen bereits einbezogenen Wirkfaktoren erfolgen und eine konzeptionelle Ergänzung durch ein anlagenbezogenes Beobachtungskonzept von Störfaktoren vorgelegt werden. Ziel der Konzepterstellung ist es auch, methodische Hinweise für die Verknüpfung der Beobachtungen eines Gebietes um die geplante Landebahn mit der oben skizzierten Gesamtbetrachtung vorzulegen.

Zwei Expertengespräche zu den Schwerpunkten Artenvielfalt und Wald bildeten die Basis für die notwendige Leistungsbeschreibung. Die Vergabe des Gutachtens erfolgte im Februar 2003 und die Arbeiten sollen voraussichtlich zu Beginn des kommenden Jahres abgeschlossen sein.

1.6.4 Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt

Ziel des im Mai 2003 begonnenen Gutachtens ist es, ein praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur räumlichen und zeitlichen Verlagerung von Flugbewegungen, die planmäßig in der Zeit zwischen 23 und 5 Uhr (Zeit des geplanten Nachtflugverbotes) am Frankfurter Flughafen stattfinden, zu erarbeiten, um mit Hilfe des Konzeptes die Umsetzung des geplanten Nachtflugverbotes zu erleichtern.

Zur Entwicklung von konkreten Verlagerungsstrategien sind die infrastrukturellen Voraussetzungen und Kapazitäten an möglichen Verlagerungsflughäfen, wie z.B. dem Flughafens Hahn, flugbetriebliche Restriktionen (z.B. Flugzeugumläufe, Wartungsprozesse, Beiladung von Fracht) sowie ökonomische Randbedingungen (v.a. Investitions- und Umstellungskosten) zu ermitteln.

Das Umsetzungskonzept soll die Möglichkeit in Betracht ziehen, dass – abhängig vom Einzelfall – Flugbewegungen auf verschiedene Flughäfen verlagert werden.

Um bei der Umsetzung des geplanten Nachtflugverbotes möglichst umfassende Handlungsspielräume aufzuzeigen, sind insbesondere bei der Möglichkeit der zeitlichen Verlagerbarkeit von Flugbewegungen der Fall vor und nach Ausbau der Flughafens Frankfurt zu unterscheiden.

2. Verständigung durch Dialog – die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des RDF

2.1 Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Über eine kontinuierliche Pressearbeit der RDF-Geschäftsstelle werden die regionalen Medien und damit die Öffentlichkeit mit Informationen zur Arbeit des Dialogforums, wie zum Beispiel über aktuelle Themenschwerpunkte, laufende Gutachten oder anstehende Veranstaltungen informiert. Durch Pressemitteilungen, Pressekonferenzen und Pressegespräche erfolgt eine aktive Medienarbeit, die dem Informationsbedürfnis der Medienvertreter aus den Bereichen Print, Hörfunk, TV und Internet zu den Themen des Regionalen Dialogforums nachkommt.

Durch eine vielfältige und gezielte Öffentlichkeitsarbeit werden Bürgerinnen und Bürger wichtige Grundlageninformationen zugänglich gemacht und sie über aktuelle Neuigkeiten aus dem Regionalen Dialogforum informiert. Wichtige Kommunikationsmaßnahmen sind hier neben den Veranstaltungsreihen „Themendialog“ und „Fokusgruppen“ auch der „dialog brief“ und die Internetseite des RDF.

2.1.1 Der „dialog brief“

Der Newsletter mit dem Titel „dialog brief“ ergänzt seit Mai 2002 das Informations- und Dialogangebot des RDF. Er erscheint mehrmals im Jahr und unterstützt die Ziele des RDF: „Versachlichung durch Information“ und „Verständigung durch Dialog“. Interessierte Bürgerinnen und Bürger können den „dialog brief“ bei der Geschäftsstelle des Regionalen Dialogforums (Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim) bestellen. Darüber hinaus wird er durch die Institutionen des RDF in größerer Zahl in der Region verteilt und ist in digitaler Form auf der Internetseite des RDF (www.regionales-dialogforum.de) abrufbar und auch zu abonnieren.

Die Leserinnen und Leser können sich durch diesen Newsletter über die Arbeit des RDF und seine aktuellen Projekte, laufende Gutachten oder anstehende Veranstaltungen, informieren. Interviews mit Mitgliedern des RDF oder Experten bringen den Bürgerinnen und Bürgern schwierige Sachthemen in verständlicher Form näher und machen die verschiedenen Standpunkte nachvollziehbar. Die Rubrik „Lexikon“ erläutert kurz und verständlich Fachausdrücke aus der Diskussion um den Flughafenausbau. Die im Berichtszeitraum erschienenen Ausgaben des Dialogbriefs sind im Anhang zu finden (Anhang F). Spannende Themen, die die Diskussionen in der Region aufgreifen, waren beispielsweise:

- Wer entscheidet, wo die Flugzeuge fliegen? – Festlegung von Flugrouten
- Lärmmanagement in der Region
- Wie funktioniert das Planfeststellungsverfahren?

2.1.2 Internet

Die Homepage des Regionalen Dialogforums bietet den Besucherinnen und Besuchern die Möglichkeit, sich über die Arbeiten des RDF und der Projektteams zu informieren. Interessierte können sich hier nicht nur über die Grundlagen des Verfahrens und die Zusammensetzung des

RDF informieren, sondern auch Tagesordnungen und Zusammenfassungen einzelner Projektteam-Sitzungen und durchgeführter Hearings abrufen. Weiterhin werden Veranstaltungen des RDF angekündigt sowie die Ergebnisse und Dokumentationen dieser Veranstaltungen zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus sind alle vom RDF in Auftrag gegebenen Gutachten vollständig auf der Website des RDF eingestellt und können kostenlos heruntergeladen werden.

Als neuen Service gibt es die Möglichkeit, anhand eines Visualisierungsprogramms nachzuvollziehen, wie laut es heute in der Region ist und wie laut es im Falle des Ausbaus sein wird (Lärmvisualisierung). Unter Anwendung des Softwareprogramms zur Berechnung von Lärm-Immisionen „CadnaA“ wurde eine Lärmvisualisierung nach dem vom Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG) errechneten Fluglärmergebnissen nach AzB[6] Entwurf erstellt. Dabei wurden für den Fall eines Ausbaus die Fluglärmkonturen gemäß der Nordwestvariante (9b) ermittelt. Die Berechnungen basieren auf den sechs verkehrsreichsten Monaten und repräsentieren damit etwa 53 Prozent der jährlichen Zahl der Flugbewegungen.

Auf der Internetseite können folgende Varianten für eine Lärmberechnung ausgewählt werden: Nordwestvariante (9b), Tag und Nacht sowie jeweils nach Ost- und Westwind Betriebsrichtung. Nach dem Auswählen der gewünschten Variante kann der gesuchte Punkt auf der Landkarte vergrößert und der Lärmpegel angezeigt werden.

2.2 Dialog mit der Region

Der Dialog mit der Region wird als eine wichtige Aufgabe im RDF angesehen. Um die Bevölkerung insgesamt oder spezifische Zielgruppen anzusprechen, wurden verschiedene Informations- und Veranstaltungsformate entwickelt, die sich am jeweiligen Thema und auch der Zielvorstellung orientieren:

- die breite Information interessierter Bürgerinnen und Bürger sowie der Presse findet in den RDF-Großveranstaltungen statt.
- Kleinere öffentliche Veranstaltungen etwa zu den Ergebnissen von RDF-Gutachten werden als „Themendialoge“ in der Region durchgeführt.
- Eine „Fokusgruppenveranstaltung“ ermöglicht eine geschützte Diskussion in einem kleinen Kreis unter einem bestimmten Aspekt, etwa zur Vorstrukturierung eines komplexen Themas.
- Eine sehr persönliche Diskussion im kleinen Kreis zwischen betroffenen Bürgerinnen und Bürgern und Experten, oft Mitglieder des RDF, bieten die „Dialogstunden“ im Bürgerbüro in Rüsselsheim und unterwegs in der Region.

Im Berichtszeitraum fanden folgende Veranstaltungen statt (Dialogstunden sind unter den Aktivitäten des Bürgerbüros aufgelistet):

[6] Anleitung zur Berechnung von Fluglärm

Zeit	Ort	Thema	Format
6. Juni 2002	Bischofsheim	Nachtflugverbot in Europa	RDF-Großveranstaltungen
12. Dezember 2002	Darmstadt-Wixhausen	Nächtlicher Fluglärm und Nachtflugverbot – Aktueller Stand und Perspektiven	Themendialog / Dialogmesse
18. Januar 2003	Mainz	Lebensqualität und Frankfurter Flughafen zwischen Wirtschaft, Mobilität, Wohnen, Erholung und Gesellschaft	Fokusgruppen-Veranstaltung mit verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen aus Mainz
27. März 2003	Frankfurt-Goldstein	Wohneigentum und Überflug	Fokusgruppen-Veranstaltung mit Immobilienbesitzern aus Raunheim und Flörsheim
7. Mai 2003	Offenbach-Rumpenheim	Lärmmanagement in der Region	RDF-Großveranstaltungen
20. Mai 2003	Flörsheim	Fluglärm und Lebensqualität – zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie	Themendialog

2.2.1 Nachtflugverbot in Europa? – Dialog zwischen Europa und der Region

Thema:

Nachtflüge sind in ganz Europa ein Problem. Ob es Möglichkeiten gibt, europaweite Lösungen zu finden, oder ob jede Flughafenregion ihre Probleme alleine regeln muss, war Thema bei der Veranstaltung des Regionalen Dialogforums „Nachtflugverbot in Europa – Dialog zwischen Europa und der Region“. Experten des europäischen Parlaments, eines europäischen Luftfrachtunternehmens sowie von Luftfahrtunternehmen der Standorte Mailand und London, die von ihren Erfahrungen und der aktuellen Diskussion in den jeweiligen Ländern berichteten, diskutierten mit betroffenen Bürgerinnen und Bürgern aus der Region Frankfurt.

Professor Johann-Dietrich Wörner diskutiert mit Experten aus Europa

Ziele:

- Die Diskussion zum Frankfurter Flughafen soll in einen größeren europäischen Kontext gestellt werden. Das heißt: Rhein-Main als Beispiel für andere Regionen und mögliche
- Auswirkungen der EU auf die Zukunft des Frankfurter Flughafens.
- Es sollte deutlich werden, dass das Thema des Fluglärms in der Umgebung des Frankfurter Flughafens kein isoliertes Problem ist, sondern dass dieses Thema in vielen europäischen Großstadtregionen virulent ist.
- Es sollte diskutiert werden, ob ein europäischer Dialog und eine europaweite Lösung unter Einbezug der wichtigen Akteure sowie der Europäischen Union hilfreich sein kann.

Experten:

- Alexander de Roo, Mitglied des Europäischen Parlaments, Umweltausschuss
- Roland Steisel, DHL, Director for Legal and Regulatory Affairs, Europe-Middle East-Africa, Brüssel
- Monica Robb, HACAN/ClearSkies (Bürgerinitiative London Heathrow)
- Carolina Pacchi, Avanzi, Mailand

Zentrale Botschaften:

- Die Probleme der Nachtflüge stellen sich an den verschiedenen Standorten Europas ähnlich dar
- Jede regionale Lösung bedarf der Auseinandersetzung und des Dialogs
- Das Nachtflugverbot aus dem Mediationsverfahren könnte beispielhaft für Brüssel, Mailand und London-Heathrow sein
- Transparente Belegungsstrategien und verlässliche Ruhezeiten (inklusive eines Nachtflugverbots) können mit dazu beitragen, dass sich das nachbarschaftliche Verhältnis zwischen dem jeweiligen Flughafen und seiner Region verbessert
- Ein Nachtflugverbot in Frankfurt tritt auch durch die neueste Richtlinie der EU (Richtlinie zum Umgebungslärm, Richtlinie über Betriebsbeschränkungen) nicht automatisch in Kraft.

2.2.2 Nächtlicher Fluglärm und Nachtflugverbot – Aktueller Stand und Perspektiven

Thema:

Das RDF sucht die Diskussion mit der Region. In den Monaten November und Dezember war das RDF sowohl mit dem mobilen Bürgerbüro als auch mit der Informations- und Dialogveranstaltung „Nächtlicher Fluglärm und Nachtflugverbot – Aktueller Stand und Perspektiven“ im Norden von Darmstadt. Die Stadtteile und Gemeinden Wixhausen, Gräfenhausen, Arheiligen und Kranichstein sind von den Ausbauplänen des Frankfurter Flughafens besonders betroffen, da sie im Korridor einer der am stärksten gebündelten Hauptabflugschneisen des Flughafens liegen. Neben der Information über die Arbeit des RDF bestand die Möglichkeit, aus der konkreten Betroffenheit der angesprochene Stadtteile und Gemeinden zum Thema „nächtlicher Fluglärm und Nachtflugverbot“ zu diskutieren.

Ziele:

- Information über die Arbeit des RDF im Jahr 2002 (Gutachten Nachtflugverbot, Lärmvisualisierungsprogramm, Gutachten Fluglärmmonitoring, Gutachten Machbarkeitsstudie)
- Diskussionen zu nächtlichem Fluglärm und Nachtflugverbot
- Aufnahme von wichtigen Diskussionspunkten aus der betroffenen Bevölkerung

Experten:

- Daniela Wagner, Stadträtin Darmstadt
- Professor Dr. Uwe Gieler, Landesärztekammer Hessen
- Christel Karesch, Bürgeraktion Pro Flughafen
- Professor Dr. Kurt Oeser, Ehrenvorsitzender der Bundesvereinigung gegen Fluglärm

Zentrale Botschaften:

- Ein sachlicher Diskussionsstil schafft die notwendige Basis für einen fairen Ausgleich der Interessen in der Region
- Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus Wixhausen stimmten bei der Frage Bündelung oder Streuung von Flugrouten eindeutig für eine Streuung.

2.2.3 Lebensqualität und Frankfurter Flughafen zwischen Wirtschaft, Mobilität, Wohnen, Erholung und Gesellschaft

Thema:

Nachdem das RDF im Juli 2001 Wissenschaftlern den Auftrag gegeben hat, zu klären wie man den Zusammenhang zwischen Fluglärm und Lebensqualität untersuchen kann, wurde parallel ein Dialog mit gesellschaftlichen Gruppen, mit dem Ziel initiiert, die verschiedenen Aspekte von Lebensqualität zu diskutieren und einen Entwurf für ein Gesamtkonzept von Lebensqualität zu entwickeln .

Interessierte Zuhörer bei der Veranstaltungen Lebensqualität und Frankfurter Flughafen

Ziele:

- Kommunikation mit unterschiedlichen Akteuren in einer wichtigen Nachbarstadt des Flughafens zum Thema Lebensqualität.
- Erstellung eines Meinungsbilds zum Thema Lebensqualität in Mainz in Bezug auf die Auswirkungen des Frankfurter Flughafens. Dabei sollte erörtert werden wie Lebensqualität von den verschiedenen Akteuren und Gruppen definiert wird und wie die Akteure die verschiedenen Belange von Lebensqualität, wie zum Beispiel Ruhe, Arbeitsplätze und Mobilität, abwägen.

Experten:

- Professor Rainer Guski, Ruhr Universität, Bochum
- Markus Maibach, Infras Zürich

Zentrale Botschaften:

- Bei der Diskussion der verschiedenen Aspekte von Lebensqualität (Mobilität, Arbeiten und Wirtschaft, Wohnen und Erholen, Gesellschaftliches Leben) nahm die hohe Belastung durch Fluglärm nach der Änderung der Flugrouten eine zentrale Rolle ein.
- Will man Lebensqualität definieren, muss man die verschiedenen Aspekte in Bezug zueinander setzen („wie viel Ruhe und wie viel Mobilität soll es in der Region geben?“)
- Es müsse einen gerechten Ausgleich zwischen den Lasten und den Nutzen geben, der nicht an Ländergrenzen halt machen dürfe.

2.2.4 Wohneigentum und Überflug

Thema:

Die Mediationsgruppe hatte gefordert, das komplexe Thema möglicher Wertverluste von Immobilien als Folge des Luftverkehrs für die Region weiter zu verfolgen. Das RDF hat diesen Punkt der sogenannten „Restantenliste“) aufgegriffen und in seiner Sitzung am 14. Februar 2003 erstmalig diskutiert. Die Fokusgruppen-Veranstaltung sollte den Dialog mit privaten Immobilienbesitzern erlauben und damit einen ersten wichtigen Aspekt im Rahmen des Immobilienmanagements für die weitere Diskussion im RDF mit Einschätzungen der Betroffenen unterlegen.

Immobilienbesitzer im Gespräch mit dem RDF

Ziele:

- Unterschiedliche Erwartungen an ein Immobilienmanagement und möglicherweise auch neue Ansätze und Ideen aus Sicht von Betroffenen aufnehmen
- Ergebnisse aus der Veranstaltung der Diskussion innerhalb des RDF zurückführen
- Feedback zu bisherigen Überlegungen zu Ausgleichsprogrammen einholen

Zentrale Botschaften:

- Durch die niedrige Überflughöhe sind Immobilienbesitzer in dreifacher Hinsicht betroffen:
  - Veränderung der Sozialstruktur in den Gemeinden
  - Hohe Folgekosten für Lärmschutzmaßnahmen
  - Wertverlust ihrer Grundstücke / Immobilien

- Damit verbunden ist die Sorge, dass der Wertverlust der Häuser die geschaffene Altersvorsorge gefährdet.
- Die Vorstellungen über den Umfang und mögliche Formen der Kompensation gehen weit auseinander (sowohl zwischen den Betroffenen als auch zwischen den Betroffenen und den Vorstellungen von Fraport).

2.2.5 Lärmmanagement in der Region

Thema:

In den öffentlichen Veranstaltungen des RDF beklagen sich die Bürgerinnen und Bürger immer wieder darüber, dass die Verteilung des Fluglärms nicht optimal erfolge. Man könne nicht wenige Menschen so massiv belästigen und andere überhaupt nicht. Es werde zu wenig darüber nachgedacht, ob man den Fluglärm nicht zeitlich und räumlich, am besten vorhersehbar und planbar, über die Region verteilen könne. Nun sind zwar die direkten Landeanflüge auf Grund der Lage der Landebahnen festgelegt, aber die Frage, wann, welche Bahnen wie genutzt werden, erlaubt grundsätzlich Spielräume auch in der direkten Nachbarschaft des Flughafens.

Ziele:

- Information über die Festlegung von Flugrouten in Deutschland / Frankfurt
- Erfahrungen aus der Schweiz sollen Chancen und Risiken einer regionalen Debatte zur Flugroutenfestlegung aufzeigen.
- Regionalen Dialog ernstnehmen
- Impulse für die Langfristdiskussion Frankfurt 2015+ im RDF bekommen

Experten:

Neben RDF-Akteuren (DFS, Stadt Offenbach, Bundesvereinigung gegen Fluglärm):

- Peter Staub, Präsident des Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
- Adrian Nützi, Bundesamt für Zivile Luftfahrt (BAZL), Bern

Zentrale Botschaften:

- Lärmmanagement geht weit über die Lage der Bahnen hinaus; wichtige Punkte innerhalb der Diskussion sind:
  - Welche Nutzungsstrategien gibt es? Wie werden die Bahnen belegt?
  - Wie werden die Routen festgelegt? Wo und wie werden Bewegungen gebündelt bzw. gestreut?
  - Gibt es zeitliche Begrenzungen?
  - Welche Informationen kann man wann erhalten und weiter geben? Wie lässt sich ein Höchstmaß an Transparenz herstellen?
- Es muss ein Lärmmanagement zur Reduzierung der Belastung eingeführt werden, welches möglichst unabhängig von der Ausbaudiskussion und den Interessen beteiligter Parteien durchzuführen ist.

- Eine Empfehlung aus der Schweiz war, dass ein Lärmmanagement in punkto Belegung der Bahnen, Festlegung von Routen und zeitlichen Begrenzungen um so größere Chancen auf Umsetzung beinhaltet desto stärker die regionale Einigung gelingt

2.2.6 Fluglärm und Lebensqualität – Zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie

Thema:

Das RDF hat im Juli 2001 eine Studie in Auftrag gegeben, die prüfen sollte, welche Instrumente geeignet sind, um den Zusammenhang zwischen Fluglärm und gesundheitlicher Lebensqualität zu untersuchen. Diese Machbarkeitsstudie und ihre Ergebnisse wurden am 28./29. März 2003 dem RDF vorgestellt und im Mai 2003 auch der Öffentlichkeit präsentiert. Im Zentrum der Studie standen dabei die Auswirkungen des Fluglärms auf:

- die gesundheitliche Lebensqualität
- die Interaktion zwischen Eltern und Kind
- das soziale Verhalten von Jugendlichen
- die nachbarschaftliche Kommunikation.

Das Regionale Dialogforum plant, jetzt auf dieser Untersuchung aufbauende Hauptstudie zu vergeben, die die in der Machbarkeitsstudie entwickelten Methoden umsetzt - mit dem Ziel bessere Grundlagen für die Diskussion um die Zukunft des Rhein-Main-Flughafens zu gewinnen und damit zur Versachlichung beizutragen.

Ziele:

Die Ziele der Veranstaltung lagen sowohl in der Kommunikation der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie (Rückblick) als auch im Einbezug von betroffenen Bürgerinnen und Bürgern in den weiteren Prozess (Ausblick).

Experten:

- Prof. Dr. Ulrich Ranft, Medizinisches Institut für Umwelthygiene, Düsseldorf
- Professor Rainer Guski, Ruhr Universität, Bochum

Zentrale Botschaften:

- Die Bürgerinnen und Bürger befürworten eine Hauptstudie, die sich nicht primär um wissenschaftliche Grundlagenforschung bemüht, sondern verwertbare Ergebnisse in einem überschaubaren Zeitraum liefert
- Es muss gewährleistet sein, dass das Gutachten noch in das anstehende Planfeststellungsverfahren einfließen kann
- Die Bereitschaft zur Mitarbeit wurde von Seiten der Bürger bekräftigt
- Es besteht ein Spannungsverhältnis zwischen der subjektiv empfundenen Beeinträchtigung durch Lärm und der objektiven Messbarkeit dieser Beeinträchtigung

2.2.7 Dialogstunden – Gespräche mit Experten im Bürgerbüro oder auch vor Ort

Im Zeitraum Juni 2002 bis Juni 2003 sind im Bürgerbüro in Rüsselsheim und im Mobilen Bürgerbüro vor Ort insgesamt 10 Dialogstunden für interessierte Bürgerinnen und Bürger angeboten worden. Im Dialog können Interessierte dabei ihre Fragen an die Mitglieder des Forums und der Projektteams stellen. Diese Angebote finden bei der Bevölkerung der Flughafenanrainerkommunen eine positive Resonanz. Der Schwerpunkt im Jahr 2002 war die Vorstellung der Arbeit des RDF und der Projektteams. Außerdem referierte im September 2002 Hans Eck vom Regierungspräsidium Darmstadt über das Raumordnungsverfahren. Im ersten Halbjahr 2003 reagierte das Bürgerbüro auf die Anfragen der Bürgerinnen und Bürger und bot Dialogstunden mit gewünschten Referenten zu gewünschten Themen an.

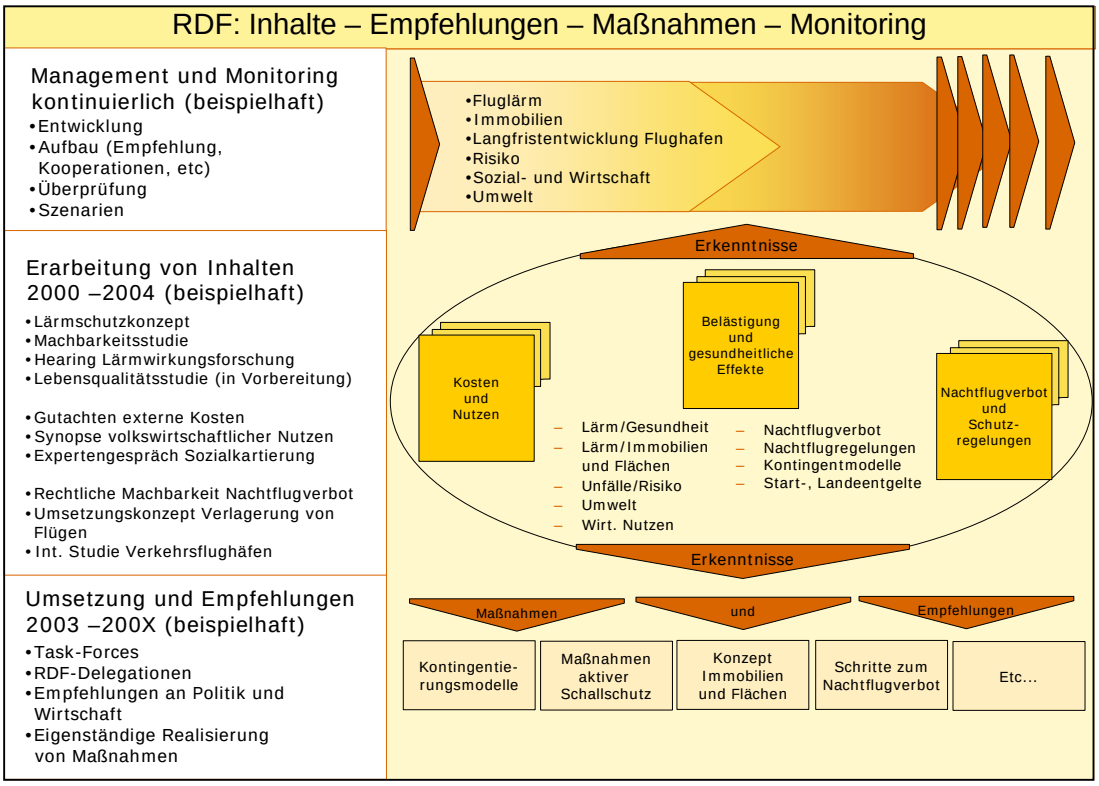
Terminplan Dialogstunden:

Datum:	Name:	Thema:
22. August 2002	Ralf Eggert, RDF Henning Arps, Ökoinstitut	Projektteam Anti-Lärm-Pakt
5. September 2002	Hans Eck Regierungspräsidium Darmstadt	Raumordnungsverfahren/ Planfestellungsverfahren
26. September 2002	Christian Hochfeld, Öko-Institut Markus Hertlein, RDF	Projektteam Langfristperspektiven/no-regret
24. Oktober 2002	Martin Schmied, Öko-Institut Ralf Eggert, RDF	Projektteam Optimierung
5. Dezember 2002	Tina Brohmann, Öko-Institut, Melanie Beiler, RDF	Projektteam Ökologie und Gesundheit
23. Januar 2003	Dirk Treber Bundesvereinigung gegen Fluglärm	Fluglärmgesetz in Zusammenhang mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens
13. Februar 2003	Walter Ficke Fraport	Luftschadstoffbelastung in der Region und in der Umgebung des Flughafens Frankfurt
13. März 2003	Dr. Zsolt Gheczy, IHK Wiesbaden, Dipl. Ing. Hermann Gaffga und Dipl. Ing. Dieter Faulenbach da Costa, Stadt Offenbach	Auswirkungen des Ausbaus des Frankfurter Flughafens auf die Region aus wirtschaftlicher und kommunaler Sicht, 16 - 18Uhr
24. April 2003	Dr. Detlef Winter Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrtunternehmen	Konzentration oder Dezentralisierung
23. Juni 2003	Christel Karesch Pro Flughafen	Sachdiskussion zu Proargumenten Bruttowertschöpfung
17. Juli 2003	Martin Gaebges Barig	Internationale Entwicklung und Zusammenhänge von Flughafenstandorten

3. Ausblick 2. Halbjahr 2003

3.1 Aufgaben und inhaltliche Schwerpunkte für das RDF und die Projektteams

Das kommende Jahr stellt eine besondere Herausforderung für die Mitglieder des RDF und seiner Untergruppen dar, da im Herbst 2003 das Planfeststellungsverfahren beginnen wird. Schwerpunkt wird im RDF die Realisierung von Maßnahmen sein, die ein besonderes Engagement der Dialogbeteiligten erfordern werden. Die untenstehende Grafik verdeutlicht die Menge der erarbeiteten Erkenntnisse und deren thematische Verknüpfung, auf die das RDF bei der Realisierung von Maßnahmen und der Formulierung von Empfehlungen zurückgreifen kann.



Für das zweite Halbjahr stehen neben der Begleitung und Nachbereitung von Gutachten, wie etwa das Gutachten zum Risikomanagement im Projektteam Optimierung, die folgenden Arbeitsschwerpunkte an:

Nachtflugverbot**:** Förderung von Schritten zur Umsetzung des Nachtflugverbots. Dazu gehören die Delegationsreisen nach Berlin und Brüssel und die Entwicklung ähnlicher Regelungen wie am Pariser Flughafen, wonach nicht genutzte nächtliche Slots[7] verfallen und auf diese Weise eine schrittweise Reduzierung von Flügen in der Nacht befördert wird.

Anti-Lärm-Pakt: dem anvisierten Pakt zur Reduzierung von Lärm entsprechend sind die anstehenden Arbeiten sehr umfassend. Zusätzlich zur Umsetzung des Fluglärmmonitorings und der Einführung erster Aktiver Schallschutzmaßnahmen – wie CDA in der Nacht – verfolgt das RDF mit dem zuständigen Projektteam die Entwicklung von Kontingentierungsmodellen zur Fest-

[7] Definierter Zeitpunkt, zu dem eine Fluggesellschaft die Start- bzw. Landebahn eines Flughafens nutzen darf.

schreibung der Lärmbelastung rund um den Frankfurter Flughafen.

Langfristperspektiven**:** Die Konkretisierung eines umfassenden Flächen- und Immobilienmanagements soll im zweiten Halbjahr in erste Empfehlungen münden. Darüber hinaus gilt es den Szenarioprozess fortzuführen und baldmöglichst auch mit der Region über die Szenarios für den Flughafen in den Dialog zu treten.

Ökologie und Gesundheit: Neben der Entwicklung eines Umweltmonitorings wird die Entwicklung eines Untersuchungsdesigns für die Lebensqualitätsstudie des RDF von Bedeutung sein. Nach Auswertung des internationalen Hearings zum Stand der Lärmwirkungsforschung sind die folgende Fragestellungen und Zielsetzungen durch die Lebensqualitätsstudie aufzugreifen:

- Bestandsaufnahme und Bewertung einer regionalspezifischen Belastung durch Fluglärm sowie der daraus resultierenden Beeinträchtigung der Lebens- und Wohnzufriedenheit
- Erarbeitung eines Tages- und Nachtprofils der Fluglärmempfindlichkeit (als Teil von Belästigung) mit der Option zur Einschätzung der Empfindlichkeit Lärmbetroffener innerhalb ausgewählter Zeitscheiben.

Nachweis akuter und chronischer Gesundheitseffekte durch Fluglärm bei ausgewählten sensiblen Zielgruppen.

3.2 Das Bürgerbüro

Terminplan Dialogstunden 2003, jeweils donnerstags ab 17.00 Uhr

Datum:	Name:	Thema:
16. Oktober 2003	Prof. Uwe Gieler, Landesärztekammer Hessen Vertreter Dr. Tessmann Universität Giessen	Gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm
27. November 2003	*Harm Heldmeier* *WiDeMe*	*Angeboten noch keine Zusage*

Bei den Auftritten des Mobilen Bürgerbüros finden vor Ort auch Dialogstunden statt, geplant sind diese im Juni 2003 in Flörsheim, im September in Mörfelden und im November in Raunheim.

3.3 Dialog mit der Region

Im zweiten Halbjahr 2003 bilden die verschiedenen Aspekte rund um das Thema Lärm den Schwerpunkt der Öffentlichkeitsarbeit des Vorsitzenden des RDF:

Die Mediation hat mit dem Anti-Lärm-Pakt gefordert, dem Lärm im Umfeld des Flughafens mit einem Maßnahmenbündel zu begegnen. Hierzu zählt insbesondere, bereits an der Quelle „Möglichkeiten der Entlastung durch aktiven Schallschutz zu prüfen und auszunützen“. Ein Verfahren, das immer wieder in Diskussionen um aktive Schallschutzmaßnahmen genannt wird, ist der kontinuierliche Sinkflug (Continous Descent Approach, CDA). Neueste Entwicklungen, wie

etwa der Modellversuch der Einführung des CDA in der Nacht, fließen in die Veranstaltungsplanung mit ein.

Zudem spielen die Zeiten, in denen die Schallereignisse auftreten, für das subjektive Empfinden eine besondere Rolle. Zu den besonders sensiblen Zeiten etwa abends oder morgens stört Fluglärm aus Sicht der Anwohner am meisten. Zu dieser Thematik wird es im Herbst eine Veranstaltung geben, die die Wechselwirkungen zwischen Urlaubsfliegern, insbesondere Charterflügen im Früh- und Spätsommer und Lärm aufzeigt.

Neben diesen Punkten soll die Öffentlichkeit auch zukünftig kontinuierlich über abgeschlossene Gutachten und die laufende Arbeit des RDF informiert werden; die folgende Tabelle zeigt einen ersten Überblick (Änderungen bleiben vorbehalten):

Thema	Format	Vorauss. Zeitpunkt
Gutachten Fluglärmmonitoring	TD[8]	Ende Juni
Planfeststellungsverfahren	TD	9. Juli 2003
Aktiver Schallschutz I (CDA in der Nacht)	TD	Ende Juli
Billigflüge und Tourismus / Urlaub und Lärm	Gr. RDF-V.	September 2003
Regionaler Lärmminderungsplan	FG[9]	Anfang Oktober 2003
Aktiver Schallschutz II (CDA im Test)	TD	Mitte Oktober 2003
Präsentation Gutachten / Arbeit des RDF	TD	November 2003
Flächen und Gewerbeflächenmanagement	FG	Dezember 2003

[8] Themendialog

[9] Fokusgruppe

4. Anhang

A Mitglieder des RDF

Vorsitz: Professor Dr.-Ing. Johann-Dietrich Wörner

Institution	**Repräsentant**
AG Deutscher Luftfahrtunternehmen	Dr. Detlef Winter
AG Deutscher Verkehrsflughäfen	Bernd M. Nierobisch
AG hess. Industrie- und Handelskammern	Dr. Wolfgang Lindstaedt
BARIG e.V.	Martin Gaebges
Bundesvereinigung gegen Fluglärm	Dirk Treber
Deutsche Flugsicherung GmbH	Prof. Heinrich Olbert
Deutsche Lufthansa AG	Rita Diede-Stützel
Ev. Kirchen in Hessen	Kirchenrat Jörn Dulige
Fachverband Spedition und Logistik	Willy Korf
Fraport AG	Prof. Dr. Manfred Schölch
Fluglärmkommission	Richard Müller
Hess. Handwerkstag	Jürgen Heyne
Kath. Kirche	Prof. Dr. Franz Kaspar
Landesärztekammer Hessen	Prof. Dr. Uwe Gieler
Bürgeraktion Pro Flughafen	Christel Karesch
Schutzgemeinschaft Deutscher Wald	Christoph von Eisenhart Rothe

Städte und Gemeinden der betroffenen Region in Hessen, entsandt durch	
Hessischen Städtetag (HStT)	- Peter Benz, Oberbürgermeister der Stadt Darmstadt - Edwin Schwarz, Stadtrat der Stadt Frankfurt - Gerhard Grandke, Oberbürgermeister der Stadt Offenbach - Peter Layer, Stadtrat der Stadt Rüsselsheim
Hessischen Städte- und Gemeindebund (HStGB)	- Berthold Olschewsky, Bürgermeister Stadt Dreieich - Ulrich Krebs, Bürgermeister Stadt Flörsheim - Hans Franssen, Bürgermeister Stadt Hattersheim - Angelika Munck, Bürgermeisterin der Stadt Hochheim - Erhard Engisch, Bürgermeister der Stadt Kelsterbach - Bernhard Brehl, Bürgermeister der Stadt Mörfelden-Walldorf - Dirk-Oliver Quilling, Bürgermeister der Stadt Neu-Isenburg - Thomas Jühe, Bürgermeister der Stadt Raunheim
Stadt Mainz und der Landkreis Mainz-Bingen wurden gebeten, sich auf eine gemeinsame Vertretung zu einigen.	- Wolfgang Reichel, Beigeordneter der Stadt Mainz
ver.di (ehemals DAG)	Klaus zum Felde
DGB	Gerold Schaub
Vereinigung Cockpit e.V.	Uwe Kröger
Vereinigung hessischer Unternehmerverbände e.V.	Lutz Raettig
WiDeMa e.V.	Harm Heldmaier

B Begleitung des Verfahrens

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

	Begleitung der Gremien Stand Juni 2003
Meister, Dr. Hans-Peter	Regionales Dialogforum, Projektteam Nachflugverbot, Projektteam Langfristperspektiven / No-Regret
Ewen, Dr. Christoph[10]	Regionales Dialogforum, Projektteam Optimierung, Projektteam Ökologie und Gesundheit
Schönfelder, Carla[11]	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 Dialogforum
Pfeiffer, Marc	Projektteam Nachflugverbot, Regionaler Dialog / Veranstaltungen

Die **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

[10] Anmerkung der Geschäftsstelle: Dr. Ewen vertritt Frau Schönfelder ab dem zweiten Halbjahr 2002 im Projektteam Anti-Lärm-Pakt

[11] Anmerkung der Geschäftsstelle: Frau Schönfelder befindet sich seit dem zweiten Halbjahr 2002 in Mutterschutz.

C Übersicht über Arbeitsprogramme der Projektteams

C-1 Inhaltsübersicht der Arbeitsprogramme (Stand: Februar 2003)

(abgeschlossene oder in ein anderes Projektteam verlagerte Arbeitspakete sind grau schattiert)

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 1.4	Umsetzung Ergebnisse Gutachten AP L1.3 „Fluglärmmonitoring am Flughafen Frankfurt/M.“	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 (Entgelte)	i.B.	RDF
L 3	**Immobilienmanagement**		
	Weitere Bearbeitung im PT LFP (AP S2.8)		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 (verschoben nach PT LFP, AP S2.9)	i.B.	Rest
L 4.3	Berechnung der Auswirkungen eines Nachtflugverbots auf die Lärmsituation am Flughafen Frankfurt (vormals AP N3.1)	offen	Rest
L 5	**Regionale Lärmminderungsplanung**		
L 5.1	Erarbeitung einer Regionalen Lärmminderungsplanung	i.B.	Rest

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	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 Längsschnittuntersuchung und Literaturrecherche zur Sammlung relevanter Untersuchungsparameter	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 1.6	Expertenhearing zum aktuellen Stand der (Flug-) Lärmwirkungsforschung	i.B.	RDF
ÖG 2	**Diskussion regionaler Belastungsgrenzen und Festlegung von Umweltqualitätszielen 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 Herangehensweise bei der Diskussion von Umweltqualitätszielen und der Konzeption eines Umweltmonitorings	Ende	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	i.B.	RDF

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**		
O 2.1	Gutachten zu Kooperationsmöglichkeiten mit Hahn und anderen Flughäfen	i.B.	RDF
O 2.2	Interne Hearings mit möglichen Kooperationsflughäfen	i.B.	RDF
O 2.3	Gutachten zur Machbarkeit eines Teilhubs	offen	Rest
O 2.4	Monitoring zur Entwicklung der potenziellen Kooperationsflughäfen	offen	RDF
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	Gutachten „Risikomanagement für den Flughafen Frankfurt/M.“	i.B.	Rest
O 4.2	Gutachten oder Kurzexpertisen zur Ausarbeitung von Vorschlägen zur Minimierung des Risikos (Umsetzung) (Bestandteil Gutachten O 4.1)	i.B.	Rest
O 4.3	Gutachten oder Kurzexpertisen zur Erfolgskontrolle der Maßnahmen zur Risikominimierung (Monitoring) (Bestandteil Gutachten O 4.1)	i.B.	Rest
O 4.4	Umsetzung Gutachten „Risikomanagement für den Flughafen Frankfurt/M.“	offen	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	Ende	RDF
O 5.3	Zusammenstellung und Beantwortung häufig gestellter Fragen im Zusammenhang mit dem FAA-Gutachten und der Variantendiskussion	Ende	RDF

Projektteam Langfristperspektive (S)

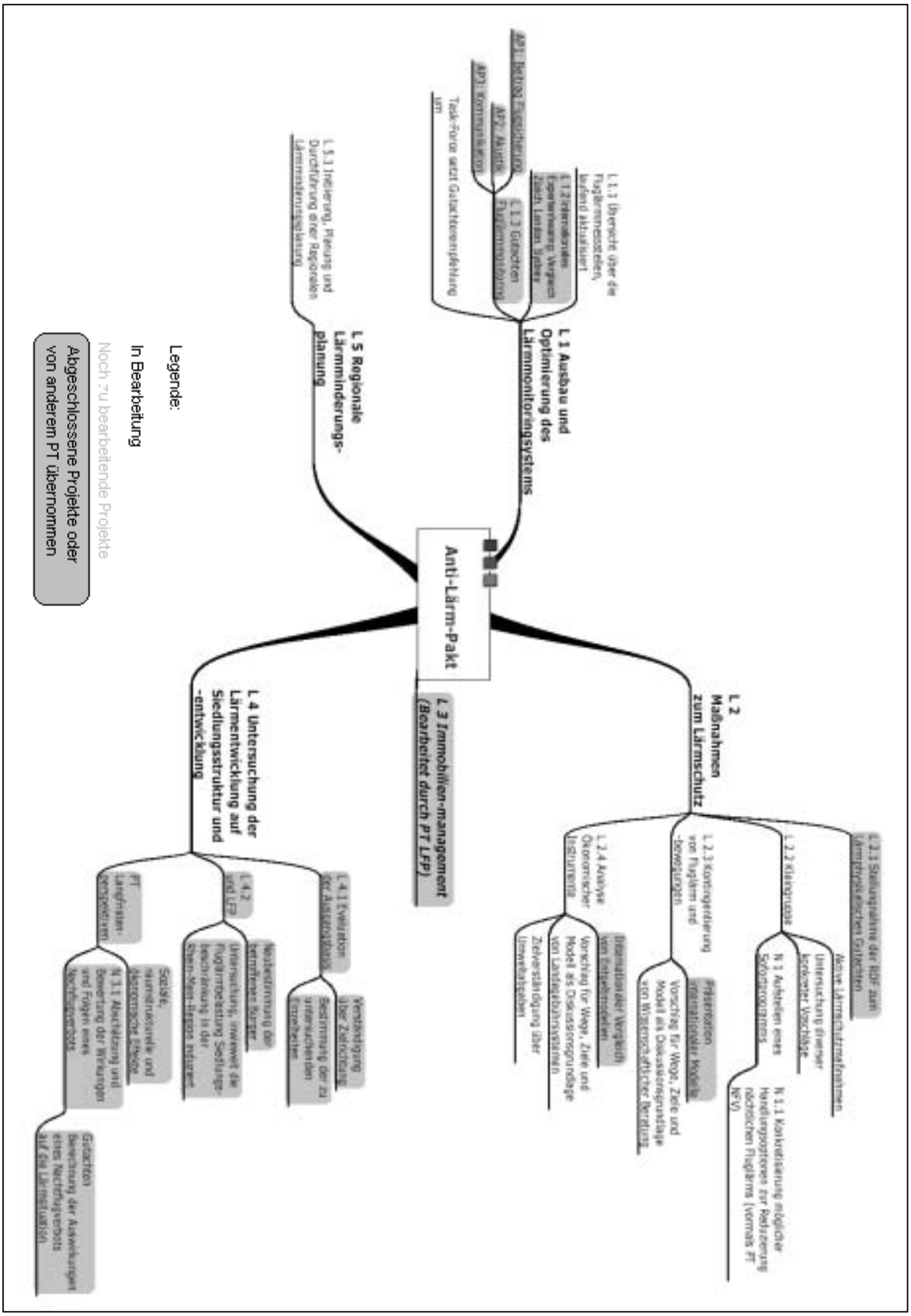
AP	Titel	Stand	Herkunft
S 1	**Langfristige Entwicklungen im internationalen Luftverkehr**		
S 1.1	Expertenhearing: Umgang mit der langfristigen Entwicklung des Luftverkehrs in den Planungen von europäischen Hubs	Ende	RDF
S 1.2	Expertenhearing: Aufbau eines Prognose-Monitorings des internationalen Luftverkehrs	Ende	RDF
S 1.3	Expertenhearing Prämissencontrolling	i.B.	RDF

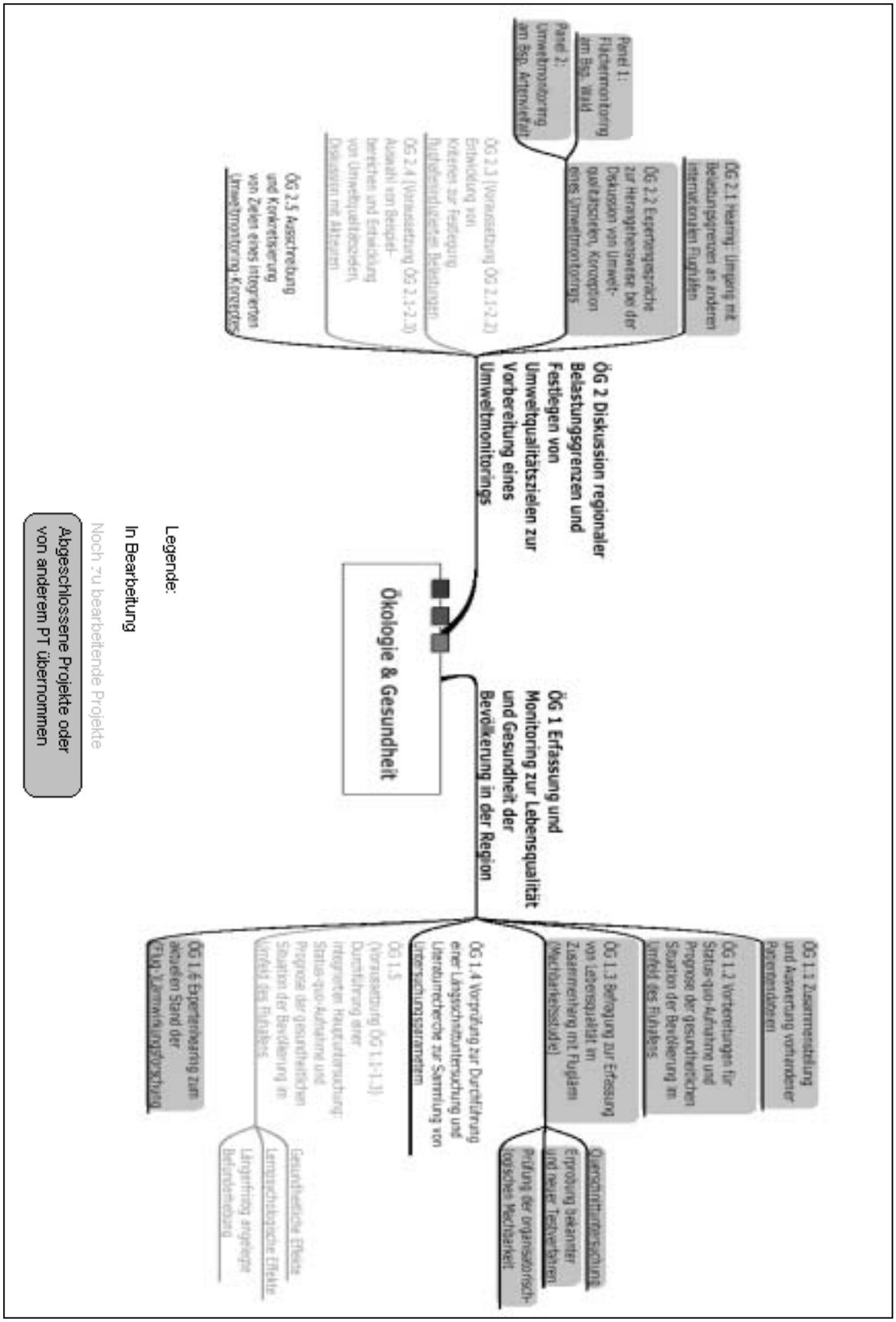
S 1.4	Szenarioprozess 2015+	i.B.	RDF
S 2	**Langfristentwicklung der Region und des Flughafens**		
S 2.1	Evaluation der Ausgangsbasis, Bestimmung der zu untersuchenden Einzelaspekte	Ende	RDF
S 2.2	Die Bedeutung des Flughafens für die Region in Imageanalysen	i.B.	RDF
S 2.3	Recherche: Akteure der Regional- und Landesplanung und deren Kompetenzen	Ende	RDF
S 2.4	Expertengespräch: Verkehrsplanerische Anforderungen an den Ausbau des Flughafens Frankfurt/M.	i.B.	RDF
S 2.5	Good-Practice-Analyse: Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen	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 Sozial- und Wirtschaftsstruktur der umliegenden Gemeinden	i.B.	RDF
S 2.8	Flächen- und Immobilienmanagement (vormals AP L3]	offen	Rest
S 2.9	Bestimmung der von Lärm betroffenen Bevölkerung sowie die Ermittlung möglicher Siedlungsbeschränkungen (vormals AP L4]	offen	Rest
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**		
	weitere Bearbeitung im AP S2.7		RDF

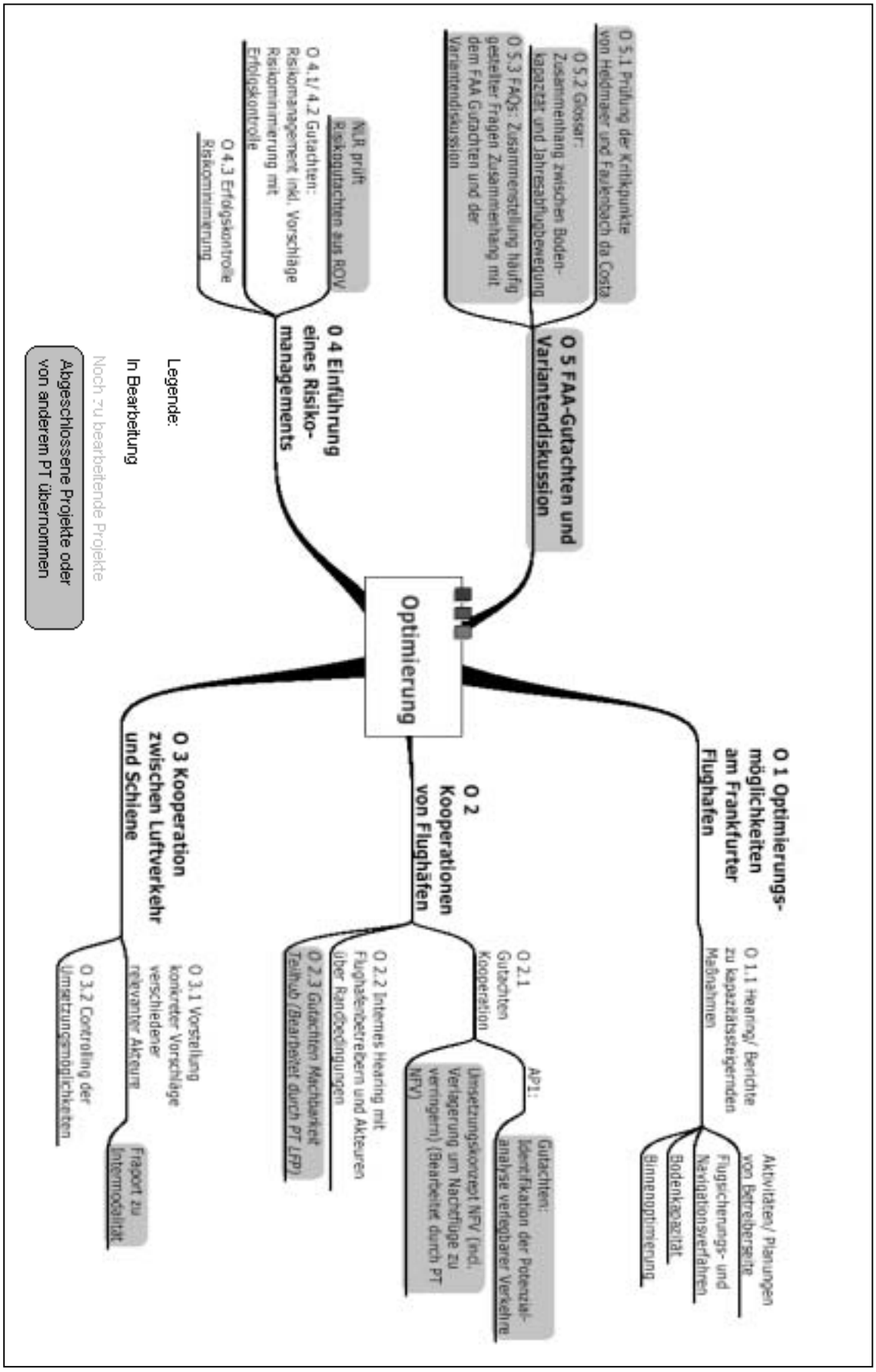
Projektteam Nachtflugverbot (N)

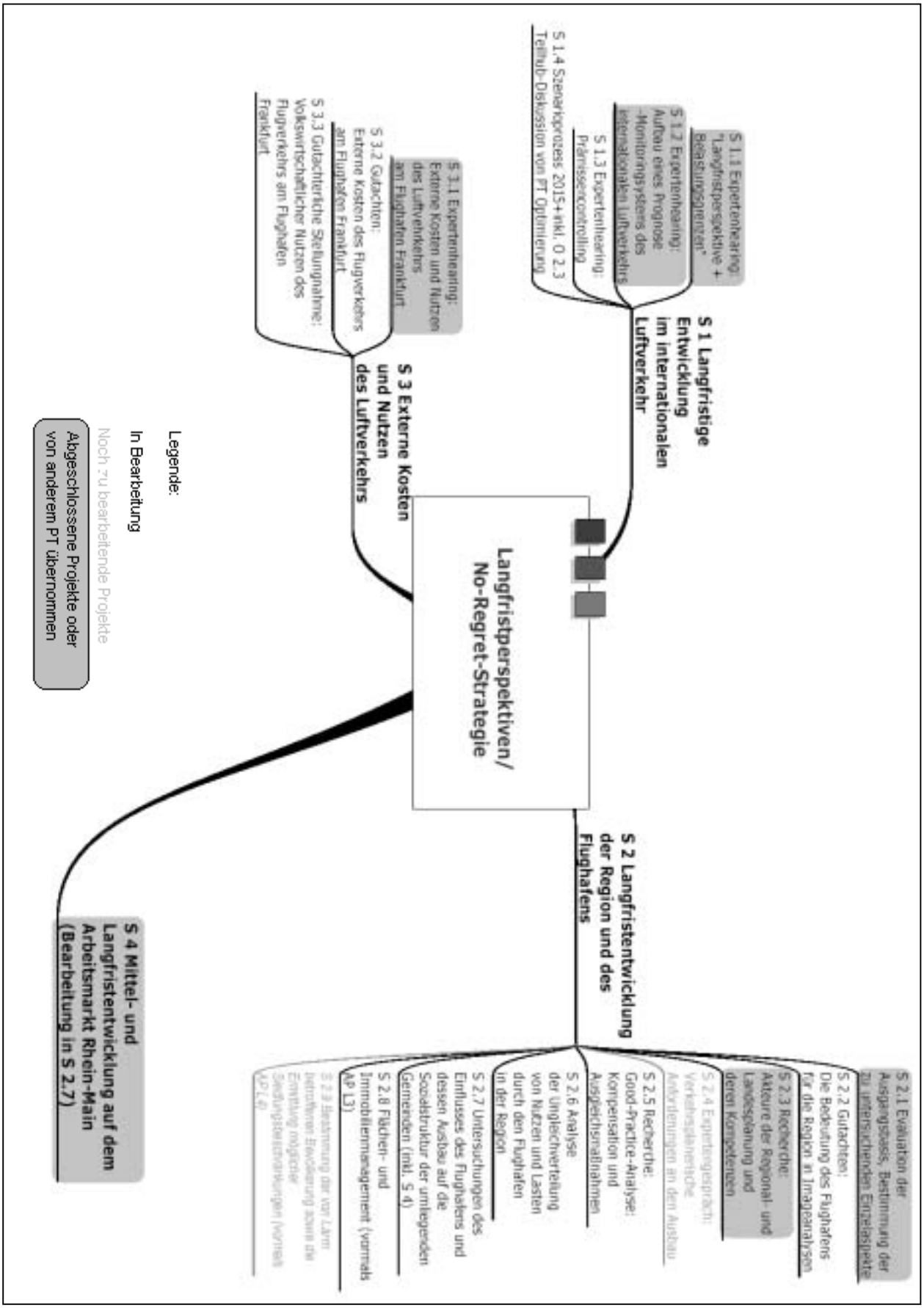
AP	Titel	Stand	Herkunft
N 1	**Aufstellen eines Sofortprogramms**		
	weitere Bearbeitung im PT ALP (AP L2)		RDF
N 2	**Konkretisierung der Ausgestaltung des Nachtflugverbotes**		
N 2.1	Analyse der Nachtflugsituation	Ende	RDF
N 2.2	Hearing der „Nachtflieger“ und Betroffenen eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt	i.B.	RDF
N 3	**Abschätzung und Bewertung der Wirkungen und Folgen eines Nachtflugverbots**		
N 3.1	Berechnung der Auswirkungen eines Nachtflugverbots auf die Lärmsituation am Flughafen Frankfurt (verschoben nach PT ALP, AP L4.3)	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	Ende	RDF
N 4.3	Folgeschritte nach dem Gutachten (N 4.2) zur Umsetzung des 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 (siehe PT OPT, AP O2.1)	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

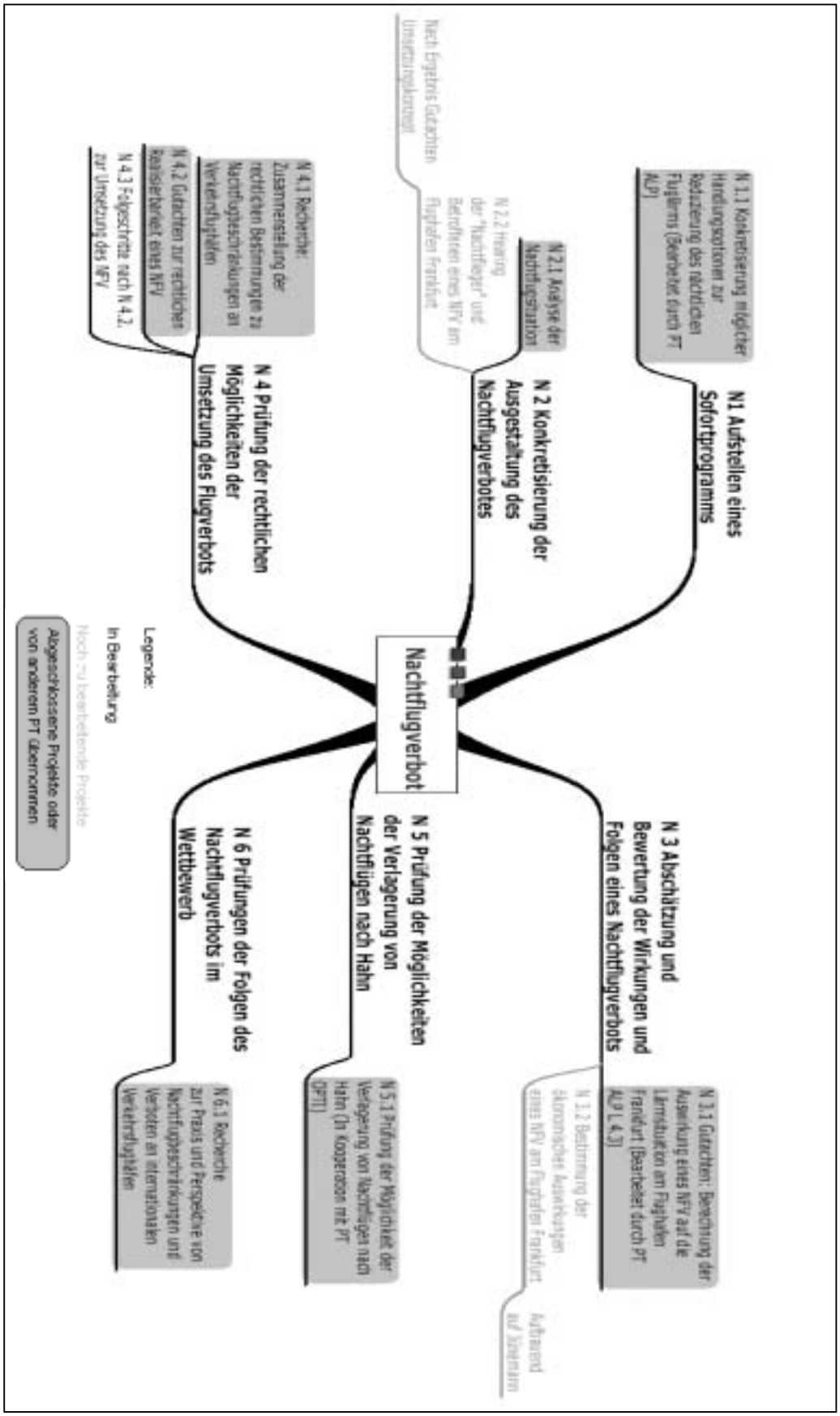
C-2 Strukturübersicht der Arbeitsprogramme




Ökologie & Gesundheit
ÖG 1 Erfassung und Monitoring zur Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung in der Region
ÖG 2 Diskussion regionaler Belastungsgrenzen und Festlegen von Umweltqualitätszielen zur Vorbereitung eines Umweltmonitorings
ÖG 1.1 Zusammenstellung und Auswertung vorhandener Patientendateien
ÖG 1.2 Vorbereitungen für Status-quo-Aufnahme und Prognose der gesundheitlichen Situation der Bevölkerung im Umfeld des Flughafens
ÖG 1.3 Befragung zur Erfassung von Lebensqualität im Zusammenhang mit Fluglärm (Machbarkeitsstudie)
Querschnittuntersuchung
Erprobung bekannter und neuer Testverfahren
Prüfung der organisatorisch-logischen Machbarkeit
ÖG 1.4 Vorprüfung zur Durchführung einer Längsschnittuntersuchung und Literaturrecherche zur Sammlung von Untersuchungsparametern
ÖG 1.5 (Voraussetzung ÖG 1.1-1.3) Durchführung einer integrierten Hauptuntersuchung: Status-quo-Aufnahme und Prognose der gesundheitlichen Situation der Bevölkerung im Umfeld des Flughafens
Gesundheitliche Effekte
Lernpsychologische Effekte
Längerfristig angelegte Befunderhebung
ÖG 1.6 Expertenhearing zum aktuellen Stand der Flug-Lärmwirkungsforschung
ÖG 2.1 Hearing: Umgang mit Belastungsgrenzen an anderen internationalen Flughäfen
ÖG 2.2 Expertengespräche zur Herangehensweise bei der Diskussion von Umweltqualitätszielen, Konzeption eines Umweltmonitorings
Panel 1: Flächenmonitoring am Bsp. Wald
Panel 2: Umweltmonitoring am Bsp. Artenvielfalt
ÖG 2.3 (Voraussetzung ÖG 2.1-2.2) Entwicklung von Kriterien zur Festlegung Rupfeffeindizierten Belastungen
ÖG 2.4 (Voraussetzung ÖG 2.1-2.3) Auswahl von Beispielbereichen und Entwicklung von Umweltqualitätszielen, Diskussion mit Akteuren
ÖG 2.5 Ausschreibung und Konkretisierung von Zielen eines integrierten Umweltmonitoring-Konzeptes
Legende:
In Bearbeitung
Noch zu bearbeitende Projekte
Abgeschlossene Projekte oder von anderem PT übernommen


Optimierung
O 1 Optimierungs-möglichkeiten am Frankfurter Flughafen
Aktivitäten/ Planungen von Betreiberseite
O 1.1 Hearing/ Berichte zu kapazitätssteigernden Maßnahmen
Flugsicherungs- und Navigationsverfahren
Bodenkapazität
Binnenoptimierung
O 2 Kooperationen von Flughäfen
O 2.1 Gutachten Kooperation
AP1: Gutachten: Identifikation der Potenzial-analyse verfügbarer Verkehre
Umsetzungskonzept NFV (incl. Verlagerung um Nachtflüge zu vermeiden) (Bearbeitet durch PT NFV)
O 2.2 Internes Hearing mit Flughafenbetreiberin und Akteuren über Randbedingungen
O 2.3 Gutachten Machbarkeit Teilhub (Bearbeitet durch PT LFP)
O 3 Kooperation zwischen Luftverkehr und Schiene
O 3.1 Vorstellung konkreter Vorschläge verschiedener relevanter Akteure
Fragport zu Intermodalität
O 3.2 Controlling der Umsetzungsmöglichkeiten
O 4 Einführung eines Risiko-managements
NLR prüft Risikogutachten aus ROV
O 4.1/ 4.2 Gutachten: Risikomanagement inkl. Vorschläge Risikominimierung mit Erfolgskontrolle
O 4.3 Erfolgskontrolle Risikominimierung
O 5 FAA-Gutachten und Variantendiskussion
O 5.1 Prüfung der Kritikpunkte von Heidmann und Faulenbach da Costa
O 5.2 Glossar: Zusammenhang zwischen Boden-kapazität und Jahresabflugbewegung
O 5.3 FAQs: Zusammenstellung häufig gestellter Fragen Zusammenhang mit dem FAA Gutachten und der Variantendiskussion
Legende:
In Bearbeitung
Noch zu bearbeitende Projekte
Abgeschlossene Projekte oder von anderem PT übernommen


Langfristperspektiven/
No-Regret-Strategie
S 1 Langfristige Entwicklung im internationalen Luftverkehr
S 1.1 Expertenhearing: "Langfristperspektive + Belastungsgrenzen"
S 1.2 Expertenhearing: Aufbau eines Prognose -Monitoringsystems des internationalen Luftverkehrs
S 1.3 Expertenhearing: Prämissencontrolling
S 1.4 Szenarioprozess 2015+inkl. O 2.3 Teilhub-Diskussion von PT Optimierung
S 3 Externe Kosten und Nutzen des Luftverkehrs
S 3.1 Expertenhearing: Externe Kosten und Nutzen des Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt
S 3.2 Gutachten: Externe Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt
S 3.3 Gutachterliche Stellungnahme: Volkswirtschaftlicher Nutzen des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt
S 2 Langfristentwicklung der Region und des Flughafens
S 2.1 Evaluation der Ausgangsbasis, Bestimmung der zu untersuchenden Einzelaspekte
S 2.2 Gutachten: Die Bedeutung des Flughafens für die Region in Imageanalysen
S 2.3 Recherche: Akteure der Regional- und Landesplanung und deren Kompetenzen
S 2.4 Expertengespräch: Verkehrsplanerische Anforderungen an den Ausbau
S 2.5 Recherche: Good-Practice-Analyse: Kompensation und Ausgleichsmaßnahmen
S 2.6 Analyse der Ungleichverteilung von Nutzen und Lasten durch den Flughafen in der Region
S 2.7 Untersuchungen des Einflusses des Flughafens und dessen Ausbau auf die Sozialstruktur der umliegenden Gemeinden (inkl. S 4)
S 2.8 Flächen- und Immobilienmanagement (vormals AP L3)
S 2.9 Bestimmung der von Lärm betroffenen Bevölkerung sowie die Ermittlung möglicher Siedlungsbeschränkungen (vormals AP L4)
S 4 Mittel- und Langfristentwicklung auf dem Arbeitsmarkt Rhein-Main (Bearbeitung in S 2.7)
Legende:
In Bearbeitung
Noch zu bearbeitende Projekte
Abgeschlossene Projekte oder von anderem PT übernommen


Nachtflugverbot
N 1 Aufstellen eines Sofortprogramms
N 1.1 Konkretisierung möglicher Handlungsoptionen zur Reduzierung des nächtlichen Fluglärms (Bearbeitet durch PT AUP)
N 2 Konkretisierung der Ausgestaltung des Nachtflugverbotes
N 2.1 Analyse der Nachtflugsituation
N 2.2 Hearing der "Nachtflieger" und Betroffenen eines NFV am Flughafen Frankfurt
Nach Ergebnis Gutachten Umsetzungskonzept
N 3 Abschätzung und Bewertung der Wirkungen und Folgen eines Nachtflugverbots
N 3.1 Gutachten: Berechnung der Auswirkung eines NFV auf die Lärmsituation am Flughafen Frankfurt (Bearbeitet durch PT AUP L 4.3)
N 3.2 Bestimmung der ökonomischen Auswirkungen eines NFV am Flughafen Frankfurt
Auftrag auf Zeitraum
N 4 Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten der Umsetzung des Flugverbots
N 4.1 Recherche: Zusammenstellung der rechtlichen Bestimmungen zu Nachtflugbeschränkungen an Verkehrsflughäfen
N 4.2 Gutachten zur rechtlichen Realisierbarkeit eines NFV
N 4.3 Folgeschritte nach N 4.2. zur Umsetzung des NFV
N 5 Prüfung der Möglichkeiten der Verlagerung von Nachtflügen nach Hahn
N 5.1 Prüfung der Möglichkeit der Verlagerung von Nachtflügen nach Hahn (In Kooperation mit PT GPT)
N 6 Prüfungen der Folgen des Nachtflugverbots im Wettbewerb
N 6.1 Recherche zur Praxis und Perspective von Nachtflugbeschränkungen und Verboten an internationalen Verkehrsflughäfen
Legende:
In Bearbeitung
Noch zu bearbeitende Projekte
Abgeschlossene Projekte oder von anderem PT übernommen

D Liste der Restanten

(aufgegriffene Themen/Arbeitspakete sind grau schattiert)

Grundlagen zum Thema Luftverkehr

Thema	Stand der Bearbeitung	Art der Bearbeitung
Vorgaben der Luftsicherheit für Kapazitäten und Routenführung	PT-OPT; ruht z.Z.	Das Thema wird im Kontext des Themas „Binnenoptimierung“ im PT-OPT diskutiert. Das vorgesehene Hearing zu diesem Thema ist noch nicht terminiert.
Zu erwartende reale Kapazitäten der Varianten	PT-OPT;	Derartige Simulationen (z.B.: TAAM) sind bereits thematisiert worden, konnten allerdings bisher wegen fehlender Datengrundlagen nicht weiter verfolgt werde. Nach Aussage von Fraport werden derartige Berechnungen im PFV vorgelegt.
Risikoanalysen	PT-OPT Ausschreibung i.B.	Dieses Thema wird ergänzend zu den gutachterlichen Arbeiten zum diesem Themenkomplex von Fraport und dem HMWVL erstellt werden, in einem eigenen Gutachten, dass die Konzeption eines Risikomanagements beinhaltet, diskutiert.
Machbarkeit eines Teil-Hub (Modellierung des gesamtdeutschen Flugverkehrs)	PT-OPT Vorbereitung „AP 5“ i.B.	Die Machbarkeit eines Teilhubs wird im Rahmen der Arbeiten des PT OPT als Fortsetzung und Ergänzung des Gutachtens zu „Kooperationsmöglichkeiten des Flughafens Frankfurt/M. mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung“ untersucht. – Die Modellierung des gesamtdeutschen Luftverkehrs kann nicht die Aufgabe des RDF sein. Dies kann nur vom RDF aus bei anderen Institutionen angeregt werden.

Folgen des Luftverkehrs für die Region: Wirtschaft

Thema	Stand der Bearbeitung	Art der Bearbeitung
Externe Kosten	PT-LFP Gutachten 06/2003	Das RDF hat im Mai 2002 ein Gutachten zu diesem Thema vergeben, das voraussichtlich im Juni 2003 vorgestellt wird. Zusätzlich wird die Bearbeitung volkswirtschaftlicher Nutzen des Flughafens diskutiert und in Form einer Expertise dargestellt (Vorstellung Juni 2003).

Thema	Stand der Bearbeitung	Art der Bearbeitung
Wertverluste von Immobilien	RDF; PT-LFP aktuelle Diskussion im RDF	Dieses Thema wird derzeit im RDF diskutiert; ein Hearing zu diesem Themenblock ist vorgesehen, aber noch nicht terminiert.
Negative regionalökonomische Effekte	PT-LFP Synopse 06/2003	Dieses Thema – wie auch positive regionalökonomische Effekte - wurde auf der Klausursitzung der PTs diskutiert. Es wird sowohl in den Arbeiten zu externen Kosten (Gutachten) und Nutzen (Synopse) als auch zur langfristigen siedlungsstrukturellen Entwicklung (Sozialmonitoring i.V.) aufgegriffen.

Folgen des Luftverkehrs für die Region: Ökologie und Gesundheit

Thema	Stand der Bearbeitung	Art der Bearbeitung
Überflughöhe	-	Das Thema wurde bisher nicht weiter im RDF behandelt. Siehe Hinweis zu CASA-Projekt.
Lärmwirkung	PT-Ö&G Ausschreibung Hauptstudie 2. Hälfte 2003	Dieses Thema wurde umfassend in der Machbarkeitsstudie („Fluglärm und Lebensqualität") behandelt und setzt sich in der vorgesehenen Hauptstudie fort. Ein Hearing zum aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung (Feb. 2003) ergänzte dieses Thema.
Schadstoffe	ROV/PFV, PT-Ö&G Gutachten Umweltmonitoring i.B.	Dieses Thema wird in den förmlichen Verfahren behandelt. – Das Thema wird auch im PT-Ö&G im Gutachten „Umweltmonitoring" aufgegriffen.
Toxikologische Richtwerte	PT-Ö&G Gutachten Umweltmonitoring i.B.	Das Thema wird im PT-Ö&G beim Arbeitspaket „Umweltmonitoring" bzw. dem zugehörigen Gutachten aufgegriffen.
Flora und Fauna	PT-Ö&G Gutachten Umweltmonitoring i.B.	Die Bearbeitung erfolgt derzeit im Rahmen des Gutachtens „Umweltmonitoring".

Thema	Stand der Bearbeitung	Art der Bearbeitung
Sekundäreffekte	PT LFP ROV/PFV	Wichtige Teilaspekte dieses Themas werden im Gutachten zu externen Kosten mit behandelt. Ausserdem ist im Arbeitsprogramm vorgesehen, dass das Gutachten aus dem ROV zum Thema landgebundene Verkehre im PT LFP in geeigneter Form überprüft werden soll.
Niederfrequenter Lärm	-	Dieses Thema wurde bisher noch nicht vom RDF aufgegriffen. Hinweise zur Bedeutung der Geräuschcharakteristik (u.a. Frequenzspektrum) sind auf dem Hearing Lärmwirkungsforschung gegeben worden.
Sensitivitätsuntersuchung (Wirkung lärm und risikoärmerer Maschinen)	PT-ALP; PT-OPT Thema Entgelte i.B. Thema Risiko s.o.	Diese Themen werden von den Projektteams „Anti-Lärm-Pakt" (Arbeiten zu ökonomischen Instrumenten zur Reduzierung des Lärms) und „Optimierung" (Arbeiten zur Einführung eines Risikomanagements) bearbeitet.

Was kommt nach dem Mediationsverfahren?

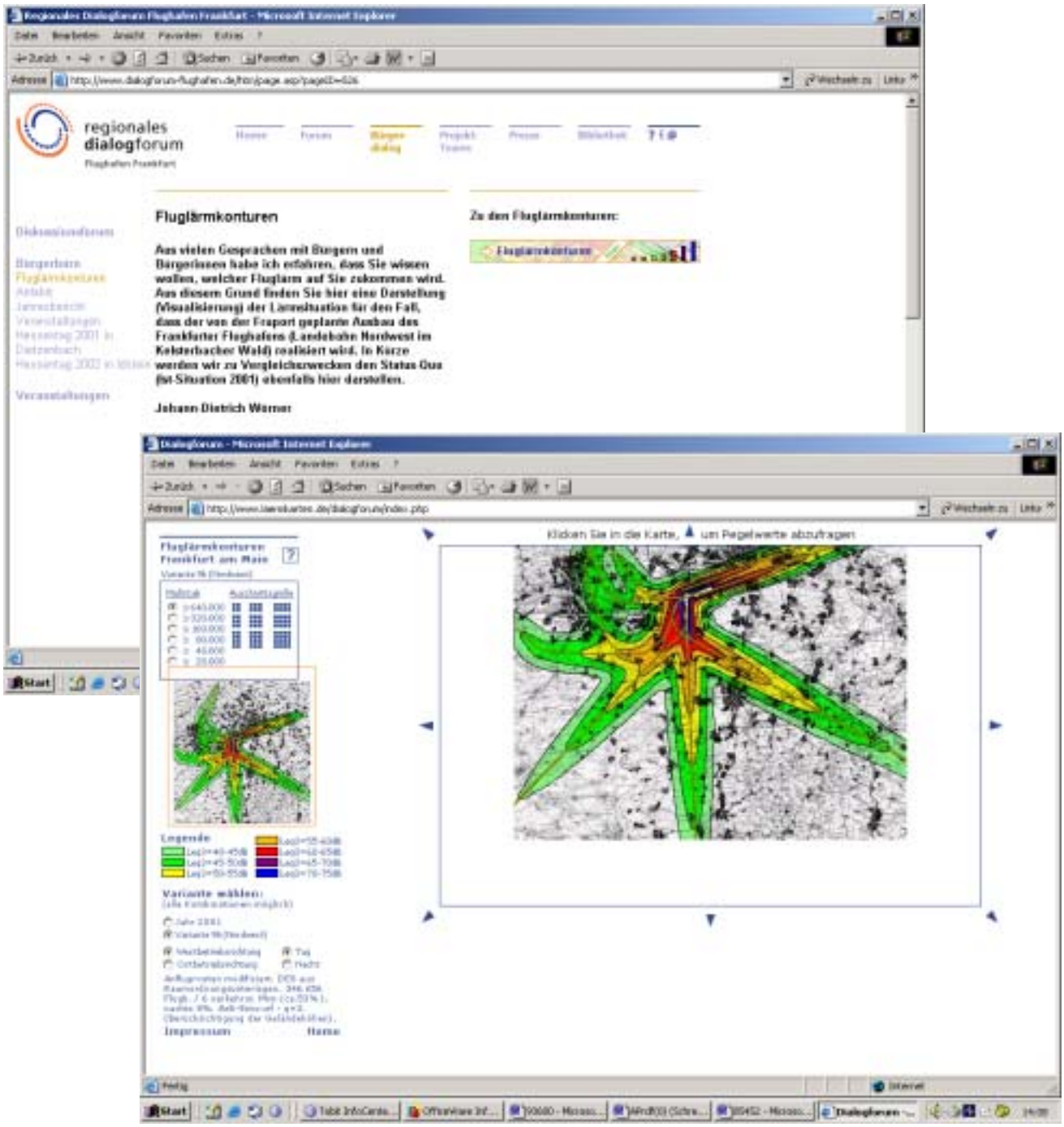
Thema	Stand der Bearbeitung	Art der Bearbeitung
Durchsetzung Mediationspaket	RDF	Die Durchsetzung des Mediationspaket wird in verschiedenen Facetten, z.B. bei der Verknüpfung Nachtflugverbot und Ausbau diskutiert.
Auswirkungen Mediationspaket	PT-NFV; Diskussion läuft ROV/PFV	Lärm: Lärmberechnungen liegen in den ROV-Unterlagen vor. Ggf. sind ergänzende Berechnungen im Rahmen des RDF vorzunehmen. Wirtschaft/NFV: Diesem Thema wurde u.a. im PT-NFV auf einem Hearing zu Arbeitsmarkteffekten des NFV (April 2003) nachgegangen, derzeit läuft die Ausschrei-

		bung zu Auswirkungen durch die Verlagerung von Nachtflügen. Ebenfalls ist im 4. Quartal ein Hearing der Nachtflieger geplant.
Lärmoptimierung der Flugrouten	PT-ALP aktuell i.B.	Die Bearbeitung dieses Themas erfolgt im PT-ALP derzeit innerhalb der Task-Force „Aktiver Schallschutz“.

Grundsätzliches

Thema	Stand der Bearbeitung	Art der Bearbeitung
Effekte Wirtschafts- und Branchenstruktur	PT-LFP Synopse 06/2003	Dieses Thema wird im Kontext der Arbeiten zu volkswirtschaftlichen Effekten des Flughafens (siehe Synopse volkswirtschaftliche Nutzen) sowie auf dem Hearing zu Arbeitsmarkteffekten des NFV am 29.4. diskutiert.
Belastbarkeitsgrenzen	PT-Ö&G; PT-LFP Gutachten Umweltmonitoring i.B.	Dieses Thema wurde auf einem internationalen Hearing der PTs behandelt und ist Bestandteil des Arbeitspakets Umweltmonitoring /Umweltqualitätsziele.
Luftverkehrssystem	RDF; PT-LFP Diskussion i.B.	Das Thema ist auf der 6. Sitzung des PT-LFP angesprochen worden. Die Thematik wird im Rahmen des Szenarioprozesses mitbearbeitet.

E Ausschnitt Lärmvisualisierungsprogramm im Internet / Screenshot der Website



F Ausgaben „dialog brief“

regionales dialogforum
Flughafen Frankfurt

dialog brief

November 2002

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

im Juni 2000 nahm das Regionale Dialogforum seine Arbeit auf. Von der Öffentlichkeit in der Region zunächst weniger beachtet, fand es über seine konstruktive, wenn auch nicht schlagzeilenorientierte Arbeit zunehmend Anerkennung.

Dennoch – auch nach mehr als zwei Jahren werde ich in persönlichen Gesprächen manchmal gefragt, was das RDF seitdem zur Diskussion um den geplanten Ausbau, den notwendigen Ausgleich für die Region oder zur Zukunftsfähigkeit der Region insgesamt beigetragen hat.

Die Erfolge des RDF zeigen sich meines Erachtens beispielsweise bei gut besuchten Dialogstunden und RDF-Veranstaltungen – zuletzt zum Thema „Nachtflugverbot in Europa? Dialog zwischen Europa und der Region“. Um die Schwerpunkte der Arbeit im Überblick zu präsentieren, erscheint in dieser Ausgabe des dialogbriefes erstmals die Rubrik „Chronik“.

Nicht nur das Thema Nachtflugverbot wurde in den vergangenen Monaten durch das RDF angegangen: Welche Risiken bestehen für Flughafenanwohner? Wie können die externen Kosten berechnet werden? Mit diesen spannenden und wichtigen Themen, beschäftigen sich die Mitglieder und Mitarbeiter des RDF unter anderem.

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

Inhalt

Risikomanagement 1
Externe-Kosten-Analyse 2
Chronik 3
Lexikon: Risiko 4
Impressum 4

Risikomanagement für einen sichereren Flughafen

Der Frankfurter Flughafen gilt als einer der sichersten der Welt. Trotzdem: die Angst vor einer Flugzeug-Katastrophe sitzt bei vielen Flughafen-Anwohnern tief. Wie groß ist das Risiko eines Unfalls tatsächlich und wie kann es in Zukunft minimiert werden? Zu diesem Thema hat das RDF das Gutachten „Risikomanagement“ in Auftrag geben.

Die Teilnehmerin einer Dialogstunde im Bürgerbüro des RDF spricht für viele Anwohner, wenn sie fordert: „Wenn sich der Flughafenausbau schon nicht vermeiden lässt, dann soll es wenigstens für die Bevölkerung um den Flughafen nicht gefährlicher werden.“

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens hat die Fraport AG bereits mögliche Risiken, das heißt Risikowahrscheinlichkeiten für die geplante Nordwestbahn untersuchen lassen. Das Ergebnis: im Vergleich zum weiteren Umkreis besteht für die Anwohner direkt vor und hinter den Start- und Landebahnen ein unterschiedliches Risiko. Das Einzelrisiko bestimmt die Wahrscheinlichkeit, mit der eine Person exakt an einem bestimmten Ort durch einen Unfall verletzt oder getötet wird. Es beträgt für das Gewerbegebiet Kelsterbach Süd 2×10^{-5}. Das heißt vereinfacht gesagt, man müsste hier ununterbrochen 500 Jahre verbringen, ehe man durch einen Flugunfall verletzt oder zu Tode kommen würde; in Rüsselsheim hingegen mehr als 50.000 Jahre.

Wann in diesem Zeitraum ein Unfall tatsächlich eintritt, sagt der Wert nicht aus.

Bei dem damaligen Gutachten wurde allerdings die in Flughafennähe arbeitende Bevölkerung unzureichend berücksichtigt. Das ist einer der Punkte, die das RDF nun untersuchen lassen will, um die bestehende Risikoanalyse zu ergänzen.

Der Schwerpunkt des Gutachtens liegt jedoch darin, Empfehlungen für das Risikomanagement auszusprechen: „Das Gutachten soll vor allem Maßnahmen aufzeigen, wie Risiken in Zukunft reduziert werden können“, erläutert Professor Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des RDF.

Das geplante Gutachten soll ebenfalls Aufschluss darüber geben, wie risikoreduzierende Maßnahmen kontinuierlich optimiert und an den aktuellen Bedarf angepasst werden können, denn die erarbeiteten Ergebnisse sollen auch in 20 und mehr Jahren noch Bestand haben.

Jörn Dulige, Beauftragter der evangelischen Kirche, unterstützt das geplante Gutachten: „Es soll helfen, das Risiko eines Unfalls zu verringern und es zeigt die Stärke des RDF, unterschiedliche Standpunkte zu bündeln, gemeinsame Ziele zu definieren und dauerhaft im Sinne der Region zu verankern.“

Zur Definition des Begriffs „Risiko“ siehe Lexikon Seite 4.

Aktuelle Termine 2002

5. Dezember	Dialogstunde, Thema Projektteam Ökologie und Gesundheit Melanie Beiler, Geschäftsstelle; Dr. Bettina Brohmann, Öko-Institut
12. Dezember	Veranstaltung „Nächtlicher Fluglärm und Nachtflugverbot“ Bürgermeister-Pohl-Haus, Darmstadt-Wixhausen

Regionales Dialogforum Aktuelles & Ansprechpartner

Regionales Dialogforum
- Machbarkeitsstudie Fluglärm und Lebensqualität
- Risikomanagement

Projektteams
- *Anti-Lärm-Pakt:* Kontigentierungsmodelle als Maßnahme zum Lärmschutz
- *Langfristperspekt/ven/No-Regret:* Studie zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt
- *Ökologie+Gesundheit:* Begleitung der Studie „Fluglärm und Lebensqualität"
- *Optimierung:* Kooperationsmöglichkeiten des Flughafen Frankfurt
- *Nachtflugverbot:* Diskussion zum Nachtflugverbot

Ansprechpartner
- Markus Hertlein
  Geschäftsstelle RDF
  hertlein@dialogforum-flughafen.de

Externe Kosten-Analyse bringt weitere Fakten in die öffentliche Diskussion

„Wie viel verliert mein Haus durch Fluglärm an Wert und wer trägt diese Kosten?" – das fragen sich viele Immobilienbesitzer in Flughafennähe. Eigenheimbesitzer, die vom Fluglärm des Köln-Bonner Flughafens betroffen sind, beziffern die Wertverluste für selbstgenutzte Immobilien mit 10 bis 20 Prozent. Anwohner am Frankfurter Flughafen bestätigen dies: Viele Interessenten ließen vom Kauf ab, nachdem sie die ersten Flugzeuge während der Verkaufsverhandlung über die Häuser „donnern" hörten.

Wertverluste durch Lärm bei Immobilien gehören wissenschaftlich ausgedrückt in die Kategorie sogenannter „externer Kosten". In der Diskussion um den Frankfurter Flughafen sind sie immer wieder zentrales Thema. Vor allem auch die Frage, wer solche Kosten zu tragen hat, brennt vielen Dialogbeteiligten unter den Nägeln.

Um die externen Kosten des Flughafen Frankfurt zu ermitteln, hat das RDF daher ein Gutachten in Auftrag gegeben.

Doch wo setzt man an, wenn man die externen Kosten untersucht? Mit dieser Frage beschäftigten sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des RDF und einigten sich darauf, dass all die im Kontext des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt entstehenden Kosten berücksichtigt werden sollen, die nicht von den Verkehrsnutzern und -anbietern getragen werden. Im Mittelpunkt stehen dabei Umweltkosten, verursacht beispielsweise durch Lärm und Luftverschmutzung, Infrastruktur- und Betriebskosten sowie der Kostenpunkt „Unfälle".

Nach der Ermittlung der externen Kosten sollen Vorschläge erarbeitet werden, wer diese Belastungen zu tragen hat. Eine Möglichkeit ist es, dies über die Preise im Luftverkehr zu regeln, beispielsweise mittels höherer Flughafengebühren. Ein weiteres Mittel wären Ausgleichsleistungen für die Betroffenen, beispielsweise Zahlungen, um den Wertverlust von Immobilien auszugleichen. Freizeiteinrichtungen und Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur – auch solche Maßnahmen, die vielen zugute kommen, sollten in Betracht gezogen werden.

Um die externen Kosten berechnen zu können, müssen verschiedene Kriterien ermittelt und analysiert werden. Unter anderem eben der Wertverlust von Immobilien als so genannte Schadenskosten. Mit einfließen muss unter anderem auch die durchschnittliche individuelle Zahlungsbereitschaft, um einen möglichen Schaden zu vermeiden – so genannte Vermeidungskosten. Die externen Kosten und den ebenfalls noch zu erfassenden Nutzen des Flughafen Frankfurt konkret gegeneinander „aufzurechnen", ist auch nach Abschluss des Gutachtens nicht möglich. „Für den regionalen Dialog ist es jedoch wichtig, beide Größen zu betrachten, da sie Diskussionen konkretisieren und Maßnahmen für einen fairen Ausgleich aufzeigen können", erklärt Markus Hertlein, der das Gutachten von Seiten der Geschäftsstelle des RDF organisatorisch betreut.

→ Weitere Informationen unter: www.dialogforum-flughafen.de

Chronik des Dialogforums

2000 2001 2002

Januar 2000: Die durch den ehemaligen Ministerpräsidenten Hans Eichel (SPD) initiierte und unter dem regierenden Ministerpräsidenten Roland Koch (CDU) fortgeführte Mediation ist mit der Übergabe des Endberichts durch die Mediatoren Professor Klaus Hänsch, Dr. Frank Niethammer und Professor Kurt Oeser beendet. Ein Regionales Dialogforum soll die Umsetzung des Mediationsergebnisses unterstützen.

Juni 2000: Das Dialogforum läuft unter dem Vorsitz von Professor Wörner, mit insgesamt 32 Mitgliedern an, darunter Anliegerkommunen, Umweltverbände, Unternehmen und Institutionen der Luftfahrt, Industrie- und Handelskammern, kommunale Spitzenverbände, Kirchen und die Fluglärmkommission.

Oktober 2000: Festlegung der fünf RDF-Schwerpunktthemen: Nachtflugverbot, Optimierung, Anti-Lärm-Pakt, Langfristperspektiven, Ökologie und Gesundheit.

November 2000: Bürgerinnen und Bürger fordern mehr Informationen zu dem geplanten Flughafenausbau. Als Kommunikations-Schnittstelle des RDF wird das Bürgerbüro in Rüsselsheim eröffnet.

Das Mediationspaket wird in den Landesentwicklungsplan (LEP) aufgenommen. Der Vorsitzende des RDF sieht darin die verbindliche Festlegung der Hessischen Landesregierung auf das gesamte Paket der Mediationsgruppe.

Dezember 2000: BUND und NABU lassen ihre Mitgliedschaft beim RDF ruhen. Der Vorsitzende des RDF, Professor Johann-Dietrich Wörner, bedauert dies – auch aufgrund der ersten Positionierung des Mediationspakets. Zur gleichen Zeit finden im Bürgerbüro erste Dialogstunden statt.

März 2001: Die Anwohner der Anrainerkommunen sehen nur den Ausbau voranschreiten, der Vorsitzende des RDF spricht sich für das Zug-um-Zug-Konzept aus. Dies fordert: jedem Schritt in Richtung Ausbau muss auch ein Schritt zur zukünftigen Wahrung des Anwohnerschutzes folgen.

Juni 2001: Seit über die Notwendigkeit eines Nachtflugverbots am Rhein-Main-Flughafen diskutiert wird, besteht die Frage, wer ein solches Verbot aussprechen und durchsetzen kann. Das RDF greift das auf in der Diskussionsveranstaltung „Wer setzt das Nachtflugverbot durch – Schwarzer-Peter-Spiel oder Kooperation?"

Juli 2001: Umweltschützer zweifeln an einem Flughafensystem Frankfurt-Hahn, welches die Belastung in Frankfurt/Main senken würde. Ein Gutachten des RDF „Kooperationsmöglichkeiten des Flughafen Frankfurt" soll diese Frage untersuchen.

Kritiker des Nachtflugverbots halten dieses für rechtlich nicht machbar. Das RDF gibt ein Gutachten zur rechtlichen Umsetzbarkeit eines Nachtflugverbots in Auftrag.

August 2001: Der Informationsbedarf steigt – nicht zuletzt aufgrund des Raumordnungsverfahrens. Das Bürgerbüro bringt die Beratung zum Bürger und hat mobile Auftritte, beispielsweise in Dreieich und Mainz. Der Erfolg führt dazu, dass das mobile Bürgerbüro immer wieder unterwegs ist, unter anderem auf dem Hessentag.

→

→ Unter Bibliothek/Materialien finden Sie diesen „dialog brief" und zukünftige Ausgaben

Bürgerbüro

Aktuelles & Ansprechpartner

Sprechstunden
- Mo, Di, Do, Fr
  9.00 bis 13.00 Uhr
- Do 15.00 bis 18.00 Uhr

Service
- Verleih von Schallpegelmessgeräten
- Informationen zu den geplanten Ausbauvarianten
- Bibliothek
- Dialogstunden mit den Mitgliedern des Dialogforums und der Projektteams

Publikationen
- Thema regionale Siedlungsentwicklung:
  - *Regionalatlas Rhein-Main, Natur – Gesellschaft – Wirtschaft*
- Thema Schallschutz:
  - *„Laut ist out" – Lärmschutzbericht für die Region Rhein-Main*
- Thema Umwelt:
  - *Umwelt-Zwischenbilanz der Flughafen Frankfurt/Main AG*
  - *Die Umweltbilanz des Verkehrs – Bisherige Entwicklung und künftige technische Reduktionspotenziale*

Alle Publikationen sind in der Bibliothek des Bürgerbüros vorhanden.

Ansprechpartnerin
- Barbara Banse
  Bürgerbüro RDF
  Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim
  banse@dialogforum-flughafen.de

Chronik des Dialogforums (Fortsetzung)

2002 2002 2002

Dezember 2001: Uneinheitliche Erhebungsmethoden von Lärm in der Region verwirren und schüren öffentlichen Streit. Das RDF vergibt das Gutachten „Fluglärmmonitoring am Flughafen Frankfurt Main", das ein einheitliches Mess- und Kontrollsystem für Fluglärm für die Region entwickeln soll.

März 2002: Viele Anwohner fürchten aufgrund des Fluglärms einen enormen Wertverlust für ihre Immobilien. Um solche und andere „externe Kosten" zu erfassen, vergibt das RDF ein entsprechendes Gutachten. Dies ist nur ein erster Schritt des RDF, um letztlich eine faire Kosten-Nutzen-Verteilung in der Region zu fördern.

April 2002: Trotz seines formal fehlenden Status ist es dem RDF gelungen, im Rahmen des Raumordnungsverfahrens zum Flughafenausbau Rederecht zu erhalten. Dieses wurde ansonsten nur Kommunen zuteil; das heißt, das RDF wurde in diesem Fall als Träger öffentlicher Belange eingestuft. Professor Wörner fordert auf dem Erörterungstermin die Einhaltung des Medationspakets in all seinen Teilen.

August 2002: Laut Bundesverband Internationaler Express- und Kurierdienste ist ein Nachtflugverbot rechtlich nicht möglich. Das durch das RDF vergebene juristische Gutachten lässt den Vorsitzenden des RDF in Übereinstimmung mit der Qualitätssicherung zum Gutachten feststellen: „Nachtflugverbot ist prinzipiell machbar."

Juni 2002: Noch immer wird darüber gestritten, wer über ein Nachtflugverbot verfügen könnte. Zu dem Thema „Nachtflugverbot in Europa? – Dialog zwischen Europa und der Region" diskutieren Experten aus Europa auf Einladung des RDF in Bischofsheim.

Lexikon

Risikoberechnung

Täglich verwenden wir den Begriff „Risiko". Doch was genau versteht man darunter und wie berechnet man ein solches?

In der Wissenschaft versteht man unter einem Risiko eine Wahrscheinlichkeitsaussage verknüpft mit einem Schadensumfang. Beim Stichwort „Wahrscheinlichkeitsberechnung" kommt sicherlich vielen ein Beispiel aus der Schulzeit in den Sinn: der Würfel. Die Wahrscheinlichkeit, eine Sechs zu würfeln, beträgt eins zu sechs. Doch auch wenn man häufiger als sechsmal würfelt, kann es passieren, dass eine Sechs ausbleibt. Genauso verhält es sich mit dem Risiko im Flugverkehr: Statistisch gesehen konnte man 1990 weltweit 70 millionenmal unfallfrei mit einem Flugzeug landen. Doch das ist Statistik – denn wann und wo ein Unfall geschieht, ist nicht vorhersagbar. Jedem, der sich in ein Flugzeug begibt, ist bewusst, dass er sich einem Risiko aussetzt. Anders sieht es für die Menschen aus, über die täglich Flugzeuge im Start- oder Landeanflug fliegen: Sie sind dem Risiko tagtäglich ausgesetzt. Ob durch die Realisierung des Ausbaus und das dadurch erhöhte Verkehrsaufkommen für sie das Risiko steigt, durch einen Unfall verletzt oder getötet zu werden, ist „berechenbar". Die Berechnung eines solchen Risikos bezeichnet man als Risikoanalyse.

Das vom RDF geplante Risikomanagement geht jedoch darüber hinaus: Unabhängig davon, wie groß das Risiko ist, sollen Wege aufgezeigt werden, wie es minimiert werden kann.

Impressum 11/2002

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

regionales dialogforum
Flughafen Frankfurt

dialog brief

Januar 2003

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

zwei Jahre arbeiten Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreter verschiedener Institutionen in der Region bereits im Rahmen des Regionalen Dialogforums an der Umsetzung des 1998 initiierten Mediationsverfahrens Flughafen Frankfurt. Der jetzt vorliegende zweite Jahresbericht dokumentiert die Arbeit des Regionalen Dialogforums in der Zeit von Juni 2001 bis Juni 2002. Wie schon im ersten Jahr haben die beteiligten Akteure wieder viel Engagement bewiesen. Mit Erfolg: Das RDF hat sogar mehr erreicht, als ihm ursprünglich aufgetragen wurde!

Nach wie vor sind die zentralen Aufgaben die Aufarbeitung von Sachfragen und ein verstärkter Dialog innerhalb des RDF, mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie mit betroffenen Wirtschaftsunternehmen.

Dialogveranstaltungen wie beispielsweise die Informations- und Diskussionsveranstaltung im vergangenen Dezember in Darmstadt-Wixhausen zum Thema Fluglärm haben gezeigt, dass die Bürgerinnen und Bürger inzwischen erkennen: das RDF vertritt das Allgemeinwohl stärker und kontinuierlicher als viele andere Vertreter. Das freut mich als Hüter der Mediation ganz besonders.

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

Inhalt

Macht Fluglärm krank? 1
Interview Prof. Wörner 2–3
LEXIKON Schallpegel, dB(A) 4
Impressum 4

Macht Fluglärm krank?

Permanenter Lärm, verursacht durch startende und landende Flugzeuge – das nervt viele Anwohner. Inwieweit ständiger Fluglärm sich auch auf die Gesundheit und das soziale Verhalten der Flughafenanwohner auswirkt, ist bisher nicht geklärt.

Professor Dr. Uwe Gieler von der Landesärztekammer Hessen und Mitglied des Regionalen Dialogforums (RDF) beantwortete auf der RDF- Informations- und Diskussionsveranstaltung zum Thema Fluglärm im vergangenen Dezember die Fragen besorgter Anwohnerinnen und Anwohner sowie der dialog brief-Redaktion.

Professor Gieler, wie krank macht Fluglärm denn nun?

Gieler: „Diese Frage ist im Grunde nicht zu beantworten. Sicherlich hat der Lärm Auswirkungen auf die Gesundheit, dabei darf man auch das subjektive Empfinden des Einzelnen nicht außer Acht lassen. Inwieweit tatsächlich objektive Folgen, beispielsweise Erkrankungen wie Depressionen oder Schwerhörigkeit oder eine höhere Sterblichkeitsrate vorliegen, ist bisher weltweit in keiner Fluglärmstudie klar nachgewiesen worden."

Subjektive Wahrnehmung – wie wirkt sie sich aus?

„Auch wenn wir es nicht gerne zugeben oder gar nicht merken – unsere Wahrnehmung ist geprägt von unseren persönlichen Einstellungen und durch unsere subjektiven Empfindungen. In vielen Studien ist nachgewiesen worden, dass dies unsere Aufmerksamkeitszuwendung steuert. Das heißt, wenn ich vermehrt auf den Fluglärm achte, dann belästigt er mich auch mehr."

Einfach nicht auf den Fluglärm konzentrieren – ist das die Lösung für betroffene Anwohnerinnen und Anwohner?

„Nein, so einfach ist es leider nicht, da man sich zwangsläufig durch Lärm auch mehr darauf konzentriert, denn man kann ja so keine Spitzenwerte des Lärms von 85 dB wegdiskutieren. Die Tatsache, dass man vom Fluglärm aus seiner Tiefschlafphase geweckt wird, ist auch sicher keine „Einbildung".

Nachtflugverbot ja oder nein – was empfehlen Sie als Arzt?

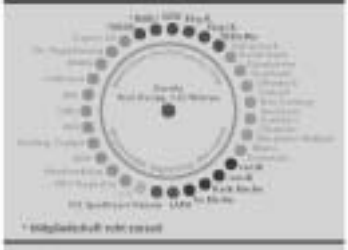
„Die Landesärztekammer plädiert für ein konsequentes Nachtflugverbot einschließlich der Nachtrandzonen, um prophylaktisch und präventiv gesundheitsfördernd wirksam zu sein. Ich denke, es ist wichtig, dass es eine Zeit gibt, in der die Anwohner wissen, dass sie mit einer deutlichen Ruhe rechnen können. Aus ärztlicher Sicht ist uns ein Recht auf Ruhe wichtiger als die noch zu erforschenden Beeinträchtigungen der Lebensqualität."

Dem Thema Lärm widmet sich die vom RDF in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie „Fluglärm und Lebensqualität": Sie soll klären, mittels welcher Methoden der Zusammenhang von Fluglärm und Lebensqualität in einer späteren Studie untersucht werden kann. Auch ein zweites Gutachten, das „Fluglärmmonitoring", beschäftigt sich im Rahmen des RDF mit Lärm. Ziel ist es, neben der Ermittlung und Darstellung des Fluglärms, die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Lärmminderung zu überprüfen.

Aktueller Termin: 13. Februar

Dialogstunde „Luftschadstoffbelastung in der Region und der Umgebung des Flughafen Frankfurt" mit Walter Fricke im Auftrag der Fraport AG.

Regionales Dialogforum Aktuelles & Ansprechpartner



Regionales Dialogforum

- Konsequenzen aus dem Gutachten zum Nachtflugverbot

Projektteams

- *Anti-Lärm-Pakt:* Regionale Lärmminderungsplanung
- *Langfristperspektiven/No-Regret:* Entwicklung der Sozial- und Wirtschaftsstruktur in den umliegenden Gemeinden des Flughafen Frankfurt
- *Ökologie+Gesundheit:* Präsentation der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Fluglärm und Lebensqualität"
- *Optimierung:* Gutachten zum Risikomanagement am Flughafen Frankfurt
- *Nachtflugverbot:* Arbeitsplatzeffekte eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt

Ansprechpartner

- Markus Hertlein
  Geschäftsstelle RDF
  hertlein@dialogforum-flughafen.de

Zwei Jahre RDF-Arbeit – Ergebnisse und Perspektiven

Seit inzwischen zwei Jahren sind Vertreter der Kommunen, der Luftfahrt und weiterer Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürger der Region im RDF mit der Umsetzung des Mediationspaketes befasst.

Professor Dr. Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des RDF, über die Bilanz der bisherigen Arbeit, das Interesse der Bürgerinnen und Bürger und die weiteren Ziele des RDF:

Herr Professor Wörner, zwei Jahre RDF-Arbeit – welche Bilanz ziehen Sie als Vorsitzender des RDF?
Wörner: „Die intensivierte Kommunikation mit der Region – das ist der zentrale Punkt und die Hauptaufgabe des RDF, und diese Aufgabe haben wir meines Erachtens nach sehr zufriedenstellend erfüllt. Neben dem Dialog haben wir auch eine ganze Reihe konkreter Arbeiten auf den Weg gebracht. Damit hat das RDF mehr erreicht, als es ihm ursprünglich in das Buch geschrieben wurde."

Professor Dr. J.-D. Wörner

Zum Beispiel?
„Mit unseren konkreten Empfehlungen für den Landesentwicklungsplan und die Begleitung des Raumordnungsverfahrens sind wir weiter gegangen, als es eigentlich unsere Aufgabe war. Beispielsweise ist es uns gelungen, bei dem Gutachten zum Nachtflugverbot Gutachter verschiedener ‚Denkschulen' zusammenzubringen und eine gemeinsame Stellungnahme zu erzielen. Und mit der Vergabe der Machbarkeitsstudie ‚Fluglärm und Lebensqualität' hat das RDF wissenschaftliches Neuland betreten – geeignete Beobachtungs- und Befragungsinstrumente müssen erst noch entwickelt werden."

Was würden Sie als Ihr persönliches RDF-Highlight bezeichnen?
„Zunächst einmal bin ich sehr glücklich, dass wir es geschafft haben, das RDF als allgemein anerkannte Institution zu etablieren, deren Empfehlungen bei den Entscheidungsträgern gehört und berücksichtigt werden. Dann bin ich sehr froh über die Dialogform, die wir inzwischen gefunden haben, wenn wir mit betroffenen Bürgerinnen und Bürgern oder auch mit Wirtschaftsunternehmen diskutieren. Denn der Diskussionsstil ist heute durch Sachlichkeit und weniger durch Vorwürfe geprägt."

Eines der zentralen Themen im RDF ist das Nachtflugverbot – wie bewerten Sie das Ergebnis des RDF-Gutachtens zu diesem Thema?
„Ich denke, das ist ein typischer Fall, in dem die Frage greift: Ist das Glas halb voll oder halb leer? Meiner Ansicht nach ist es in Bezug auf das Nachtflugverbot eindeutig halb voll! Das Gutachten hat uns Wege aufgezeigt, die beschritten werden müssen, um ein Nachtflugverbot umzusetzen. Diese Wege sind nicht einfach, aber ganz klar auch nicht unmöglich. Das Ergebnis lässt mich hoffen, dass wir das Mediationspaket als Ganzes zusammenhalten können."

Wie muss man sich diesen „schwierigen Weg" vorstellen?
„Es kann ein Nachtflugverbot geben, wenn alle Beteiligten es wollen. Diese Formulierung ‚wenn alle es wollen'

→ Weitere Informationen unter: www.dialogforum-flughafen.de

Das mobile Bürgerbüro auf dem Hessentag in Idstein

birgt natürlich Stolpersteine in sich. Man fragt unweigerlich, was passiert, wenn einer es nicht will? Ist es dann auch noch umsetzbar? Wir müssen also einen Weg finden, bei dem es ausreicht, wenn zwar nicht alle das Nachtflugverbot wollen, aber fast alle."

Gerade zum Thema Nachtflugverbot, Fluglärm und Ausbauvarianten bietet das Bürgerbüro für die Anwohner viele Informationsmöglichkeiten. Wie nehmen die Bürgerinnen und Bürger dieses Angebot auf?
„Das Bürgerbüro wird von sehr vielen Bürgerinnen und Bürgern genutzt und das ganz unterschiedlich: zum Einen ist das Interesse an Veranstaltungen und Dialogstunden im Bürgerbüro sehr groß, zum Anderen werden die weiteren Angebote, wie Informationsmaterialien rund um die Änderungen von Flugrouten oder der Verleih von Lärmmessgeräten, von vielen in Anspruch genommen. Ich freue mich, wenn das auch in Zukunft der Fall sein wird."

Was sind denn die Ziele des RDF für das Jahr 2003?
„Das größte Ziel ist, dass wir die Schutzmaßnahmen und die Ausbaumaßnahmen synchronisieren. Das heißt, wir wollen es schaffen, Anwohnerschutz und Ausbaumaßnahmen so zu verbinden, dass die Sicherstellung des Mediationspakets gewährleistet wird."

„Schutz- und Ausbaumaßnahmen synchronisieren – das ist das Hauptziel"

Laufende RDF-Gutachten

- „Ermittlung externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt/Main": die externen Kosten des Flugverkehrs sollen quantitativ ermittelt werden. Als externe Kosten werden die verstanden, die nicht vom Verkehrsanbieter bzw. -nutzer getragen werden, d.h. weder vom Flughafen noch von der Airline, vom Passagier oder Firmen.
- „Fluglärmmonitoring": Gegenstand ist die Entwicklung eines optimierten Konzepts zum Fluglärmmonitoring am Flughafen Frankfurt, das als Instrument neben der fortlaufenden Ermittlung, Darstellung und Kommunikation des Fluglärms auch dazu dienen soll, die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Lärmminderung zu überprüfen.
- Machbarkeitsstudie „Fluglärm und Lebensqualität": die Studie konzentriert sich auf die Frage nach dem „Wie" – sie soll klären, mittels welcher Methoden der Zusammenhang von Fluglärm und Lebensqualität in einer späteren Studie untersucht werden kann.

→ Unter Bibliothek/Materialien finden Sie diesen „dialog brief" und zukünftige Ausgaben

Bürgerbüro

Aktuelles & Ansprechpartner

Sprechstunden
- Mo, Di, Do, Fr 9.00 bis 13.30 Uhr
- Do 15.00 bis 18.00 Uhr

Service
- Verleih von Schallpegelmessgeräten
- Informationen zu den geplanten Ausbauvarianten
- Bibliothek
- Dialogstunden mit den Mitgliedern des Dialogforums und der Projektteams

Publikationen
Bücher und Broschüren
- Thema regionale Siedlungsentwicklung:
  - *Regionalatlas Rhein-Main, Natur – Gesellschaft – Wirtschaft*
- Thema Schallschutz:
  - *„Laut ist out" – Lärmschutzbericht für die Region Rhein-Main*
- Thema Umwelt:
  - *Umwelt-Zwischenbilanz der Flughafen Frankfurt/Main AG*
  - *Die Umweltbilanz des Verkehrs – Bisherige Entwicklung u. künftige technische Reduktionspotenziale*

NEU: Filme
- HR3-Fernsehreihe zum Flughafen Frankfurt: *1. Flughafen Frankfurt – Abgefertigt in zwei Stunden (Betriebserkundung); 2. Fluglärm; 3. Abgase; 4. Startbahn 18 West; 5. Geschichte des Flughafens; 6. Geschichte der Proteste – zwanzig Jahre danach*

Alle Publikationen sind in der Bibliothek des Bürgerbüros vorhanden.

Ansprechpartnerinnen
- Barbara Banse, Melanie Beiler
  Bürgerbüro RDF
  Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim
  info@dialogforum-flughafen.de

Lexikon

Schallpegel, gemessen in dB(A)

Der Schallpegel im Straßen- oder Flugverkehr wird in der Maßeinheit dB(A) gemessen. Was aber bedeutet das? Ein wichtiges Element bei der Ermittlung von Lärm ist die Schallintensität, auch Schallstärke genannt. Sie beschreibt, wie viel Energie in einer bestimmten Zeit unsere Trommelfell erreicht. Der Wert der Schallintensität ist beispielsweise für das Ausmaß von Hörschäden entscheidend.
Das menschliche Gehör ist in der Lage, einen riesigen Bereich an unterschiedlichen Intensitäten wahrzunehmen. Der Intensitätsunterschied zwischen dem leisesten Ton, den das menschliche Gehör wahrnehmen kann (Hörschwelle) und der Schmerzgrenze liegt 10 Billionen Einheiten auseinander. Eine Besonderheit des Gehörs ist es, dass wir eine Verzehnfachung der Schallintensität lediglich als eine Verdopplung der Lautstärke empfinden. Um diesem Phänomen Rechnung zu tragen und gleichzeitig einen kleineren Messbereich darzustellen, verwendet man in der Akustik die *logarithmische Dezibel-Skala (dB)*. Mit ihr wird der sogenannte *Schallpegel* bestimmt. Hier ist die Hörschwelle als Wert 0 festgelegt. Die Schmerzgrenze liegt bei etwa 130 dB. Eine Zunahme um 10 dB bedeutet also eine Verzehnfachung der Schallintensität – für das menschliche Ohr jedoch nur eine Verdopplung der Lautstärke.
Der Zusatz „A" bei Schallpegelmessungen mit der Einheit dB(A) hängt mit einer weiteren Besonderheit des Hörens zusammen: Das menschliche Ohr hört nicht alle Frequenzen gleich gut. Tiefe Töne werden bei gleicher Schallintensität leiser empfunden als hohe Töne. Diese Frequenzabhängigkeit des menschlichen Hörens wird bei Messgeräten durch eine rechnerische Umwandlung über einen sogenannten „A"-Filter nachempfunden.

Beispiele für Schallpegel:

Blätterrauschen	20 dB(A)
Unterhaltung	50 dB(A)
Dichter Straßenverkehr	90 dB(A)
Laute Diskomusik	110 dB(A)
Düsenflugzeug im Tiefflug	130 dB(A)

Impressum 01/2003

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
Evi Weichert
IFOK GmbH – Institut für
Organisationskommunikation
Berliner Ring 89
64625 Bensheim
Tel. (0 62 51) 84 16 36
Fax (0 62 51) 84 16 16
e-mail weichert@ifok.de

Website
www.dialogforum-flughafen.de
Unter Bibliothek/Materialien
wird der „dialog brief" online
veröffentlicht.

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 Walter Fricke im Auftrag der Fraport AG

zum Thema
„Luftschadstoffbelastung in der Region und der Umgebung des Flughafen Frankfurt"

am **Donnerstag, den 13. Februar 2003**
von 17.00 bis 19.00 Uhr
im Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums
Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim

Vorname Name

Straße PLZ / Ort

regionales dialogforum
Flughafen Frankfurt

dialog brief

April 2003

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,
das Nachtflugverbot muss eingeführt werden – dies ist nach wie vor eine der drängendsten Forderungen der Öffentlichkeit, wenn es um den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens geht. Auch bei der Arbeit im Regionalen Dialogforum steht die Ausgestaltung des Nachtflugverbotes und des Anti-Lärm-Paktes im Mittelpunkt, da der Ausbau in den formalen Verfahren voranschreitet. In den kommenden Monaten werden sich daher die RDF-Mitglieder unter anderem verstärkt mit dem Thema Schallschutz auseinandersetzen.

Bei der Bevölkerung erfreut sich das Engagement des RDF und seine Rolle als neutrale und vermittelnde Institution immer größeren Zuspruchs. Das zeigte sich auch, als das Mobile Bürgerbüro des RDF im März in Offenbach Station machte: zahlreiche Bürgerinnen und Bürger informierten sich dort und diskutierten während der Dialogstunden zum Thema „Auswirkungen des Ausbaus Frankfurter Flughafen auf die Region Offenbach" mit anwesenden Experten.

Es ist eines der Ziele des RDF, Möglichkeiten zu schaffen, die Bevölkerung bei der Debatte um den geplanten Flughafenausbau zu beteiligen. So greift das RDF beispielsweise auf Wunsch der Stadt Offenbach die Diskussion um eine „gerechtere" Lärmverteilung im Rhein-Main-Gebiet auf: Ob und wenn ja wie solch eine Verteilung machbar ist, können interessierte Bürgerinnen und Bürger am 7. Mai auf einer öffentlichen Veranstaltung in Offenbach diskutieren. Über eine rege Beteiligung würde ich mich sehr freuen.

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

Inhalt

Wo fliegen die Flugzeuge? 1
Mobiles Bürgerbüro in Offenbach 2
LEXIKON: Planfeststellungsverfahren 3
Öffentl. Diskussions-Veranstaltung 4

Wer entscheidet, wo die Flugzeuge fliegen?

Festlegung von Flugrouten – sie erfordern immer einen Kompromiss

„Über den Wolken muss die Freiheit wohl grenzenlos sein" – davon kann kaum noch die Rede sein, insbesondere nicht über dem Rhein-Main-Gebiet. Der Himmel ist voll und wie im Straßenverkehr müssen sich auch Fluggesellschaften an vorgegebene Routen halten. Doch die müssen – da der Luftverkehr immer dichter wird – immer wieder neu geregelt und festgelegt werden. Dass dabei verschiedene Interessen aufeinanderprallen, ist unausweichlich, wie die aktuellen Diskussionen und Klagen zu der Flugrouten-Regelung rund um den Frankfurter Flughafen zeigen.

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof gab im Februar dieses Jahres den Klagen von sieben Kommunen und einigen Privatklägern statt, die gegen die Routenfestsetzung vom April 2001 prozessiert hatten. Das Resultat: die Abflugrouten des Frankfurter Flughafens, die über dem Taunus verlaufen, müssen überdacht und möglicherweise neu konzipiert werden – da die topographischen Verhältnisse bisher nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

Denn laut Gericht habe der Anstieg des Geländes bewirkt, dass die Anwohner nicht nur dem Himmel, sondern auch den Flugzeugen, näher seien. Das heißt, auch wenn die Flugzeuge über dem Taunus eine größere Flughöhe haben, wird die Lärmbelastung für die Anwohnerinnen und Anwohner keineswegs reduziert. Nicht geklärt wurde mit dem Gerichtsurteil, ob sich auf diese Weise eventuell völlig neue Routen ergeben, ob es nur zu geringen Verschiebungen der bisherigen Flugstrecken kommt oder ob die gleichen Routen erneut bestätigt werden – diesmal unter Berücksichtigung der Umgebung.

Das Urteil besagt außerdem, dass das Luftfahrtbundesamt bei der Umsetzung der Planungen der Flugsicherung die Belange der verschiedenen Interessenvertreter, also auch der Bevölkerung, einbeziehen muss – ganz im Sinne des RDF, das den Dialog mit der Bevölkerung sucht.

Ein von den Bürgerinnen und Bürgern immer wieder angesprochenes Thema schließt an die Debatte um die Flugrouten an und wirft die Frage nach einem regionalen Lärmmanagement auf. Zu dem Thema „Wer entscheidet, wo die Flugzeuge fliegen?" findet am 07. Mai in Offenbach eine öffentliche Veranstaltung des RDF statt (mehr dazu auf Seite 4).

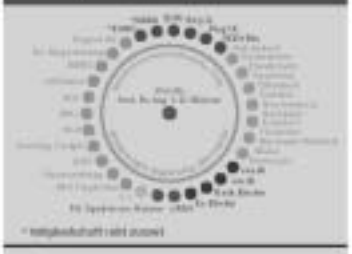
Festlegung der Flugrouten nach §27 a Luftverkehrsordnung (LuftVO)

Die landesrechtlich für den Immissionsschutz zuständige Behörde – das Luftfahrtbundesamt – legt Flugrouten im Einvernehmen mit der Flugsicherung fest, welche den fachlichen Inhalt erstellt. Die Festlegung erfolgt unter Beteiligung und Anhörung der Fluglärmkommission, des Fluglärmbeauftragten sowie den Gemeinden und der Landesluftfahrtbehörde.

Aktuelle Termine

7. Mai	Diskussions-Veranstaltung in Offenbach zum Thema „Lärmmanagement in der Region"
23. Juni	Dialogstunde im Bürgerbüro zum Thema „Welche Argumente sprechen für den Flughafenausbau?" mit Christel Karesch (Bürgeraktion Pro Flughafen)

Regionales Dialogforum Aktuelles & Ansprechpartner



Regionales Dialogforum

- Szenarioprozess 2015+
- Schritte zum Nachtflugverbot

Projektteams

- *Anti-Lärm-Pakt:*
  Umsetzung Lärmarmes Landeverfahren (CDA)
  Gutachten „Fluglärmmonitoring"
- *Langfristperspektiven/No-Regret:*
  Immobilienmanagement
- *Ökologie + Gesundheit:*
  Umweltmonitoring
- *Optimierung:*
  Risikomanagement
- *Nachtflugverbot:*
  Schritte zum Nachtflugverbot

Ansprechpartner

- Markus Hertlein
  Geschäftsstelle RDF
  hertlein@dialogforum-flughafen.de

Mobiles Bürgerbüro in Offenbach

Nicht nur Offenbachs Oberbürgermeister Gerhard Grandke (SPD) informierte sich bei dem Mobilen Bürgerbüro in „seinem" Rathaus über die künftigen Lärmwerte, beispielsweise über seinem Haus: Mehr als hundert Offenbacher Bürgerinnen und Bürger ließen sich vom 12. bis zum 14. März die Arbeit und die Ziele des Dialogforums erläutern und nutzten das Angebot, das Barbara Banse, Melanie Beiler und weitere Mitarbeiter vom RDF-Bürgerbüro im Gepäck hatten. Was bei den Offenbachern der Renner war und was die größten Ungewissheiten rund ums Thema Frankfurter Flughafen sind, hat Barbara Banse der dialog brief-Redaktion berichtet.

Frau Banse, sind Sie mit den Besucherzahlen des Mobilen Bürgerbüros in Offenbach zufrieden?
Banse: Mehr als einhundert Bürgerinnen und Bürger kamen innerhalb der zwei Tage an unseren Stand und waren an sachlicher Information interessiert – damit ist das RDF-Team sehr zufrieden.

Was waren die häufigsten Anliegen der Besucher?
Den meisten Besuchern ging es darum, ihre drängendsten Fragen beantwortet zu bekommen, wie beispielsweise: „Wie sind die An- und Abflugrouten im Falle eines Ausbaus im Vergleich zu heute?", „Wie laut wird es im Vergleich zum Ist-Zustand?", und „Was passiert, wenn die vorgegebenen Routen von Piloten nicht eingehalten werden?"

Was hatten Sie denn alles im Gepäck?
Wir hatten ein ganz breites Repertoire an Informationsmaterialien an unserem Stand, beispielsweise Ausdrucke der Lärmkonturen aus dem Lärmvisualisierungsprogramm vom Hessischen Ministerium für Umwelt und Geologie, Infos über die verschiedenen An- und

Barbara Banse vom RDF-Team

Abflugrouten der Ausbauvarianten – also alles rund ums Thema Lärm. Dann hatten die Besucher auch noch die Möglichkeit, Schallpegelmessgeräte auszuleihen und so zu Hause zu messen, wie laut die Flugzeuge über dem Haus tatsächlich sind. Die Nachfrage war so groß, dass sich viele in die Warteliste eintragen ließen, um dann mit den Geräten kontinuierlich eine Woche lang messen zu können.

Was war denn der „Renner" in den zwei Tagen des Mobilen Bürgerbüros in Offenbach?
Das Lärmvisualisierungsprogramm! Mit einem Beamer haben wir das Programm an eine Wand geworfen und per Mausklick konnten die Besucherinnen und Besucher dann sehen, wie laut es nach dem geplanten Ausbau über ihrem Haus sein wird.

Das RDF-Team in Offenbach

Welche Resonanz haben sie von den Offenbacher Besuchern erhalten?
Alle fanden es positiv, dass das RDF in den Anrainerkommunen des Flughafens Station macht und wir direkt vor Ort ansprechbar sind. Wie groß auch das emotionale Engagement bei dem Thema „Flughafenausbau" ist, hat sich bei den beiden Dialogstunden in Offenbach zu dem Thema „Auswirkungen des Ausbaus auf die Region Offenbach" gezeigt: Die Diskussionen waren kontrovers, aber auch sehr konstruktiv.

→ Weitere Informationen unter:
www.dialogforum-flughafen.de

Lexikon

Planfeststellungsverfahren

Wer will, kann einfach eine Straße oder eine Straßenbahnstrecke bauen – falsch, das ging noch nicht einmal vor einhundert Jahren. Schon damals gab es ein Straßen- und Wegerecht. Und was für die Bürgerinnen und Bürger gilt, trifft auch auf alle anderen zu. Das heißt, auch größere Flughäfen dürfen nur gebaut oder wesentlich verändert werden, wenn ein so genannter „Planfeststellungsbeschluss" vorliegt. Hierzu wiederum bedarf es eines Planfeststellungsverfahrens. Doch was ist ein Planfeststellungsverfahren?

Es ist ein öffentlich-rechtliches Zulassungsverfahren und wird zum Beispiel für den Bau neuer und zu ändernder Autobahnen, Flughäfen, Wasserstraßen, Abfalldeponien usw. angewendet. Für die Planfeststellung muss derjenige, der den Verkehrsweg errichten will – im Fall des Flughafenausbaus in Frankfurt die Fraport AG – einen Antrag stellen und umfangreiche Planunterlagen anfertigen, dazu gehören unter anderem Lärmgutachten, Unterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein Erläuterungsbericht. Rechtliche Grundlage für das Planfeststellungsverfahren ist das Luftverkehrsgesetz.

Wichtiger Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist ein Anhörungsverfahren – im Fall des Frankfurter Flughafens ist dafür das Regierungspräsidium Darmstadt zuständig. In diesem Verfahren werden betroffene Bürgerinnen und Bürger, Behörden, Kommunen, Unternehmen und Verbände gehört und beteiligt. Jeder, der seine Interessen berührt sieht, kann innerhalb eines festgelegten Zeitraums Einwand gegen den Plan erheben und eine Stellungnahme abgeben. Aus diesem Grund werden die Unterlagen öffentlich ausgelegt. Das Regierungspräsidium – das in diesem Fall als Anhörungsbehörde eine neutrale Position einnimmt – versucht dann bei einem Erörterungstermin vor Ort, zu einem Interessenausgleich zu kommen.

Im Anschluss an den Erörterungstermin fasst das Regierungspräsidium die Ergebnisse des Anhörungsverfahrens zusammen und leitet sie an die Planfeststellungsbehörde weiter. Diese erlässt – wenn sie zu dem Ergebnis kommt, dass der Antrag auf Planfeststellung gerechtfertigt ist – dann den Planfeststellungsbeschluss, der die Zulässigkeit und Art der Durchführung des Flughafenausbaus festlegt. Wichtig: Gegen den Planfeststellungsbeschluss kann vor dem Hessischen Verwaltungsgerichtshof geklagt werden. Im Unterschied zu Entschädigungsfragen – diese werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens entschieden. Das Planfest-stellungsverfahren kann aber der Vorbereitung darauf dienen.

Ablauf Planfeststellungsverfahren Flughafen Frankfurt

Start des Verfahrens: 7. April 2003 Scoping-Termin im Volkshaus in Frankfurt-Sossenheim

Alle Teilnehmer werden über Untersuchungsmethode, Untersuchungsraum und Untersuchungstiefe bezüglich der Umweltaspekte des Flughafenausbaus informiert.

Geplant: Feststellungsbeschluss im Jahr 2004

Bürgerbüro

Aktuelles & Ansprechpartner

Sprechstunden
- Mo, Di, Do, Fr 9.00 bis 13.30 Uhr
- Do 15.00 bis 18.00 Uhr

Service
- Verleih von Schallpegelmessgeräten
- Informationen zu den geplanten Ausbauvarianten
- Bibliothek
- Dialogstunden mit den Mitgliedern des Dialogforums und der Projektteams

Publikationen
Bücher und Broschüren
- Thema regionale Siedlungsentwicklung:
  - *Regionalatlas Rhein-Main, Natur – Gesellschaft – Wirtschaft*
- Thema Schallschutz:
  - *„Laut ist out" – Lärmschutzbericht für die Region Rhein-Main*
- Thema Umwelt:
  - *Umwelt-Zwischenbilanz der Flughafen Frankfurt/Main AG*
  - *Die Umweltbilanz des Verkehrs – Bisherige Entwicklung u. künftige technische Reduktionspotenziale*
- Filme:
  - HR3-Fernsehreihe zum Flughafen Frankfurt: *1. Flughafen Frankfurt – Abgefertigt in zwei Stunden (Betriebserkundung); 2. Fluglärm; 3. Abgase; 4. Startbahn 18 West; 5. Geschichte des Flughafens; 6. Geschichte der Proteste – zwanzig Jahre danach*

Alle Publikationen sind in der Bibliothek des Bürgerbüros vorhanden.

Ansprechpartnerinnen
- Barbara Banse und Melanie Beiler
  Bürgerbüro RDF
  Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim
  info@dialogforum-flughafen.de

→ Unter Bibliothek/Materialien finden Sie diesen „dialog brief" und zukünftige Ausgaben

Große RDF-Veranstaltung am 7. Mai 2003 in Offenbach: „Lärmmanagement in der Region"

Der geplante Ausbau des Frankfurter Flughafens wird die Lärmbelästigung der Anwohnerinnen und Anwohner am Tag in den seltensten Fällen verringern – diese Tatsache liegt auf der Hand. Besonders betroffene, unter Flugrouten wohnende Bürgerinnen und Bürger fordern eine Verteilung des Fluglärms, das heißt, es soll eine „gerechtere" Entscheidung getroffen werden, auf welchen Flugrouten wann geflogen wird. Damit dies möglich wird, ist ein neutrales Fluglärmmonitoring nötig, wie es das RDF momentan erarbeiten lässt. Zu diesem Thema lädt das RDF am 7. Mai zu einer öffentlichen Diskussionsveranstaltung in Offenbach.

Interessierte Bürgerinnen und Bürger können im Rahmen der Veranstaltung in Offenbach gemeinsam mit Professor Dr. Johann-Dietrich Wörner, dem Vorsitzenden des RDF, und Experten darüber diskutieren, wie eine regional „gerechtere" Lärmverteilung durch eine entsprechende Festlegung von Flugrouten und -zeiten zu erreichen ist. Ein Beispiel hierfür sind die Schweizer Diskussionen. „Kann Frankfurt daraus lernen?" Zu dieser Frage werden Fachleute aus der Schweiz während der Diskussionsveranstaltung von ihrer Vorgehensweise und ihren Erkenntnissen berichten.

Die Entscheidung, wo die Flugrouten künftig verlaufen, sollte nicht ohne die Mitspracheder Bürgerinnen und Bürger getroffen werden.

Neben den Informationen über die Erfahrungen an Schweizer Flughäfen, klärt das RDF-Team die Besucherinnen und Besucher bei der Veranstaltung auch über die Arbeit, die Ziele und die Erfolge des RDF auf. Die Bürgerinnen und Bürger haben zudem die Gelegenheit, unter anderem das Lärmvisualisierungsprogramm CADNA zu testen, Schallpegelmessgeräte auszuleihen und sich mit anderen Betroffenen auszutauschen.

Veranstaltungsort und -zeit:
Bürgerhaus Rumpenheim
Pfaffenweg 2, 63075 Offenbach
19 bis 22 Uhr

Impressum 04/2003

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
Evi Weichert
IFOK GmbH – Institut für
Organisationskommunikation
Berliner Ring 89
64625 Bensheim
Tel. (0 62 51) 84 16 36
Fax (0 62 51) 84 16 16
e-mail weichert@ifok.de

Website
www.dialogforum-flughafen.de
Unter Bibliothek/Materialien
wird der „dialog brief" online
veröffentlicht.

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 Christel Karesch (Bürgeraktion Pro Flughafen)

zum Thema
„Welche Argumente sprechen für den Flughafenausbau?"

am **Montag, den 23. Juni 2003**
von 17.00 bis 19.00 Uhr
im Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums
Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim

Vorname Name

Straße PLZ / Ort

regionales dialogforum
Flughafen Frankfurt

dialog brief

Juli 2003

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,
Seit drei Jahren arbeitet das Dialogforum und hat seine Aufgaben bisher erfüllt: Dazu gehört an erster Stelle der Dialog. Ich selbst habe viele Gespräche in unterschiedlichsten Institutionen und mit einzelnen Bürgerinnen und Bürgern geführt. Das RDF informiert und bringt Anwohner und Institutionen bei seinen Veranstaltungen zusammen. Genauso wichtig ist die Aufgabe „Klärung von Sachfragen". Hierfür wurden bisher zehn Hearings durchgeführt und acht Gutachten vergeben. Das nun vorliegende Gutachten „Fluglärmmonitoring" wird in dieser Ausgabe präsentiert. Die bisher erlangten Erkenntnisse sind wertvoll, um die dritte – allerdings strittige – Aufgabe zu erfüllen: das „Hüten des Mediationsergebnisses". Der eine will kein Nachtflugverbot und der andere keinen Ausbau. „Aber wenn Ausbau", sagen dann die einen, „nur mit Nachtflugverbot". „Und wenn Nachtflugverbot", so die anderen, „dann nur bei Ausbau". Das zeigt mir, dass wir auf dem richtigen Weg sind, auch wenn einzelne RDF-Mitglieder angesichts des nahenden Planfeststellungsverfahrens darüber nachdenken, ob sie diesen Weg weiter mitgehen wollen. Durch das Interview mit dem Bürgermeister der Stadt Kelsterbach, Erhard Engisch, erfahren Sie mehr über den Standpunkt der Kommunen. Bezüglich der angesprochenen rechtlichen Bedenken ist es mir gelungen, mit Professor Berkemann einen hochqualifizierten Richter a.D. des Bundesverwaltungsgerichtes für die nächste RDF-Klausur als Diskussionspartner zu gewinnen.

Ich hoffe der Dialogbrief hilft bei der Vermittlung der verschiedenen Aspekte und der formalen Punkte z.B. des Planfeststellungsverfahrens. Ich wünsche mir, dass Sie den Dialogbrief mit Interesse lesen.

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

Die Zeiten werden härter, das Planfeststellungsverfahren naht

Interview mit Bürgermeister Engisch

Die Stadt Offenbach hat gegen den derzeitigen Betrieb des Flughafens geklagt. Der das Land Hessen vertretende Rechtsanwalt Dr. Volker Gronefeld trat mit seinen Äußerungen vor Gericht eine Welle der Unsicherheit los. Der Stadt Offenbach hielt er entgegen, dass sie durch die Mitarbeit in der Fluglärmkommission bestens informiert gewesen sei. Bei der Entscheidung des Gerichts spielte diese Aussage keine Rolle, hat aber bewirkt, dass elf von dreizehn Kommunen nicht nur über die Mitarbeit in der Fluglärmkommission, sondern auch im RDF nachdenken.

dialogbrief: *Herr Bürgermeister Engisch, sie haben in der Mediation mitgearbeitet, und sie haben auch im RDF bisher keine Sitzung versäumt. Nun denken Sie laut nach: Welche Rolle spielen die Äußerungen von Herrn Dr. Gronefeld?*
BM Engisch: Die Äußerungen Dr. Gronefelds waren für mich Anlass, über die Rolle des RDF beim Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main und über meine Aufgabe im Dialogforum nachzudenken. Immerhin ist Herr Dr. Gronefeld der Anwalt der Hessischen Landesregierung. Seinen Argumenten ist schon von daher mit besonderer Aufmerksamkeit zu begegnen.
db: *Die Fortführung des Dialogs war ein zentrales Ergebnis der Mediation. Wie würden Sie sich einen Dialog vorstellen, der Ihren Ansprüchen genügt?*
Engisch: In der Tat habe ich die Fortführung des Dialogs nachdrücklich gefordert und die Einrichtung des RDF begrüßt. Allerdings ist die Zusammensetzung des RDF von Anfang an einem ernsthaften Dialog nicht angemessen gewesen. Es fehlen relevante Gruppen – wie z. B. das Gesamtbündnis der Bürgerinitiativen – oder die Vertreter der berufenen Gruppen glänzen durch Abwesenheit oder mangelndes Interesse. Schließlich bedarf ein Dialog der geeigneten Diskussionspunkte. Ich muss aber leider feststellen, dass die für meine Stadt wichtigen Themen im RDF nicht behandelt oder in einer unbefriedigenden Weise diskutiert werden.
db: *Die Zeiten werden härter, das Planfeststellungsverfahren naht. Welche Aufgaben hat das RDF in dieser zunehmend aufgeladenen Situation?*
Engisch: Das von Ihnen angesprochene Problem ist wirklich von grundlegender Bedeutung. Die Fraport AG blockiert mit Hinweis auf die formalen Verfahren die Diskussion von für die Region bedeutsamen Themen. Das RDF hat in dieser Situation echte Schwierigkeiten seine Rolle zu definieren. Mein Eindruck ist, dass das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main nahezu alle Diskussionen überdeckt. Es fällt mir schwer, in dieser Situation dem RDF eine ihm angemessene Rolle zuzusprechen.
db: *Sie wurden kürzlich mit knapp 80 % der Stimmen als Bürgermeister der Stadt wiedergewählt, die von der Nordwestbahn zumindest räumlich am stärksten betroffen sein würde. Wie geht das persönlich für Sie zusammen: Auf der einen Seite bereiten Sie gerichtliche Schritte vor, auf der anderen Seite fordern Sie einen fairen Dialog?*
Engisch: Ich habe vom Kelsterbacher Parlament den Auftrag, den Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main am bestehenden Standort mit allen politischen und juristischen Mitteln zu verhindern. Es ist klar, dass die Fraport AG und die sie unterstützenden Institutionen und Firmen das genaue Gegenteil wollen. Man kann darüber nachdenken, ob unter diesen Umständen ein sinnvoller Dialog überhaupt geführt werden kann. Vielleicht ist zurzeit nur ein Dialog über Themen außerhalb des Ausbaus möglich.

Regionales Dialogforum Aktuelles & Ansprechpartner

Regionales Dialogforum

- Risikofragen und Planfeststellungsverfahren

Projektteams

- *Anti-Lärm-Pakt:* Umsetzung Fluglärmmonitoring (siehe Artikel Seite 3)
- *Langfristperspektiven/No-Regret:* Konkretisierung Flächen- und Immobilienmanagement
- *Ökologie + Gesundheit:* Vorbereitung Studie „Fluglärmbezogene Belästigung"
- *Optimierung:* Vorbereitung Vergabe Risikomanagement am Flughafen Frankfurt
- *Nachtflugverbot:* Umsetzung Maßnahmen zum Nachtflugverbot

Ansprechpartner

- Markus Hertlein
  Geschäftsstelle RDF
  hertlein@dialogforum-flughafen.de

Aktuelle Termine

8. Juli ***Mobiles Bürgerbüro***
9.00 bis17.30 Uhr, Clubraum 3 des Saalbaus Frankfurt-Goldstein, Goldsteinstraße 314

9. Juli ***Themendialog Planfeststellungsverfahren***
19.30 bis 22.00 Uhr, Saalbau Frankfurt-Goldstein, Goldsteinstraße 314

17. Juli ***Dialogstunde Bürgerbüro***
17.00 bis 19.00 Uhr, „Internationale Entwicklungen und Zusammenhänge von Flughafenstandorten" mit Martin Gaebges, BARIG

Das Planfeststellungsverfahren – das RDF als kritischer Begleiter des Verfahrens

Großbauvorhaben wie die Erweiterung des Frankfurter Flughafens bedürfen einer staatlichen Genehmigung. Das Fachwort lautet „Planfeststellungsverfahren". Es beinhaltet die Prüfung des Antrags der Fraport AG und die Beteiligung der betroffenen Bürger und Bürgerinnen sowie der sogenannten Träger öffentlicher Belange (Behörden, Kommunen, Naturschutzverbände etc.).

Zuletzt wird der Plan „festgestellt" und somit der Ausbau zugelassen oder eben nicht zugelassen. Wenn es das Ministerium auf Grund der vorgetragenen Argumente für erforderlich hält, kann es den Planfeststellungsbeschluss auch mit Auflagen versehen. Das heißt, dass möglicherweise ausgebaut werden darf, aber z.B. nur mit strengeren Vorkehrungen zum Lärmschutz als dies von der Fraport beantragt wurde. Die für die Planfeststellung notwendige Überprüfung, inwieweit die einschlägigen Gesetze eingehalten werden, die Prüfung sachlicher Einwände und Expertisen sowie die Abwägung der unterschiedlichen Interessen führt der Wirtschaftsminister des Landes Hessen durch.

Was ist für das RDF relevant?
In der Geschäftsordnung des RDF steht, dass es die formalen Verfahren begleiten soll. Allerdings haben sich die Mitglieder des Forums darauf geeinigt, dass es ein passives Begleiten, ein Beobachten sein soll. Was genau gilt es zu beobachten? Hier sind folgende Themenbereiche zu nennen, die im Hinblick auf den Auftrag des RDF wichtig sind:

Kopplung von Ausbau und Nachtflugverbot: Das Gutachten des RDF zur Machbarkeit eines Nachtflugverbotes in Frankfurt hat gezeigt: Eine Verknüpfung von Ausbau und Nachtflugverbot im Planfeststellungsantrag der Fraport AG wirkt sich positiv auf die Einführung des Nachtflugverbots aus. Die Fraport hat dem RDF mehrfach bestätigt, dass sie dem nachkommen wird.

Lärmschutzkonzept: Mit seinem Lärmschutzkonzept hat die Mediation seinerzeit ambitionierte Lärmgrenzwerte definiert. Zwischenzeitlich legte die Fraport AG als Teil ihrer Unterlagen zum Scoping-Termin (siehe Lexikon) eine Synopse der Fachliteratur zur Fluglärmwirkungsforschung vor. In einer RDF-Anhörung internationaler Experten zur Lärmwirkungsforschung am 24. Februar 2003 wurden das Mediationsschutzkonzept und die Fraport-Synopse diskutiert. Der Vorsitzende des RDF mahnte in seiner Stellungnahme die Einhaltung des Mediationsschutzkonzeptes an. Das RDF bereitet nun die Vergabe einer Studie vor, mit der fundiertere Erkenntnisse über die Folgen der Belästigung durch Fluglärm untersucht werden sollen.

Das RDF beschäftigt sich auch mit weiteren im Planfeststellungsverfahren zu behandelnden Themen, zu denen im Mediationsverfahren Aussagen getroffen wurden:

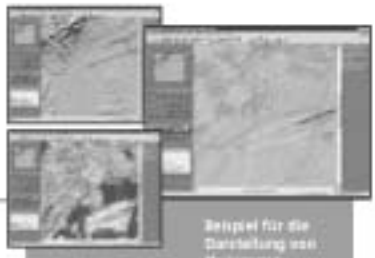
Risiko: Das RDF wird ein Konzept zum Risikomanagement und zur Risikoverminderung in Auftrag geben.

Begrenzung von Lärm und Flugbewegungen: Das RDF arbeitet an einem Konzept für Lärm- und Bewegungskontingente.

Aktiver Schallschutz: Das RDF zeigt die Machbarkeit von kontinuierlichem Sinkflug u.a. Maßnahmen auf.

Prämissencontrolling: Dieses vom RDF geplante Verfahren ermöglicht es, in Prognosen eingegangene Annahmen regelmäßig mit realen Entwicklungen abzugleichen. Da im Planfeststellungsverfahren überprüft werden muss, ob die Flughafenerweiterung „gerechtfertigt" ist, ergibt sich hier eine thematische Überschneidung.

→ Weitere Informationen unter:
www.dialogforum-flughafen.de



Beispiel für die Darstellung von Flugspuren

Gutachten zu Fluglärmmonitoring vorgelegt

„Ein verbessertes Fluglärmmonitoring in Frankfurt ist nötig und machbar", so das Fazit der drei Gutachter aus der Schweiz, den Niederlanden und Deutschland.

Die Gutachter haben einen Fahrplan erarbeitet, wie schrittweise die Region umfassend über Fluglärm informiert werden kann. Betroffene Bürgerinnen und Bürger sollen zweifelsfrei nachvollziehen können, welche Flugbewegungen wie laut sind. Dafür müssen Radardaten mit Messungen gekoppelt, Messungen und Berechnungen von Fluglärm abgestimmt und die Informationen neutral und glaubwürdig sein.

Die Gutachter stellen fest, dass das derzeitige Monitoringsystem des Flughafens von Fraport aufwändig betrieben wird und den im Luftverkehrsgesetz gestellten Anforderungen entspricht. Aber sie üben auch konstruktive Kritik: Viele Messstellen würden wegen einer zu hoch festgelegten Messschwelle die Überflüge nur zu einem geringen Teil tatsächlich messen. Die Mehrzahl der Flüge müssten durch Berechnungen hinzugefügt werden. **Im Nachgang des RDF-Gutachtens hat die Fraport AG die Messschwelle herabgesetzt.**

Zum Thema „Messen und/oder Berechnen" von Lärm hat das Gutachten eine weitere wichtige Aussage getroffen: Messungen haben ihre Grenzen. Messstellen können nur dort sinnvoll betrieben werden, wo sich der Fluglärm ausreichend vom Umgebungslärm abhebt. Daneben sollte die Entfernung zwischen Flugzeug und Messanlage nicht größer als 1,5 Kilometer sein. Ab dieser Grenze schlagen die Experten vor, lieber zu rechnen als zu messen. Für den Flughafen Frankfurt haben die Schweizer eine eigene Lärmberechnung durchgeführt und Karten erstellt (s. Gutachten). Das Berechnungsmodell der Schweizer wird international vielfach gelobt. Trotzdem bleibt das aus Sicht des RDF ernüchternde Ergebnis: Auch Berechnungen haben Unsicherheiten, die mit zunehmender Entfernung zur Lärmquelle größer werden. Ziel des RDF ist es, diese Unsicherheiten bei den Messungen und Berechnungen auf ein Minimum zu reduzieren. Im Gutachten sind die Schritte, die hierfür nötig sind, festgehalten. Fazit: **Nur eine Mischung aus Messung und Berechnung kann den Lärm verlässlich abbilden. Beide Systeme müssen kontinuierlich verbessert werden, um bestehende Unsicherheiten zu minimieren.**

Zweiter Schwerpunkt des Gutachtens: Lärminformationen schnell über das Internet an die Betroffenen weiter geben. Hierzu haben die Gutachter eine umfangreiche Möglichkeit vorgestellt. Schlüsselfragen bei der Umsetzung werden sein: Können Radar- mit Lärmdaten gekoppelt werden? Wie aktuell können Daten bereitgestellt werden?

Das Internet wird nicht die einzige Informationsquelle sein. Aber nur das Internet kann die hohen Anforderungen, die aus der Bevölkerung kommen, erfüllen. Vorschlag der Experten ist es daher, in den Kommunen Internet-Terminals aufzustellen. Hier ist die Mitarbeit der Kommunen gefragt. Daneben soll ein Umwelthaus errichtet werden, das als zentrale Anlaufstelle dient.

Das Umwelthaus kann nur langfristig realisiert werden. Andere Vorschläge aus dem Gutachten sind schneller umsetzbar. Das RDF will daher schrittweise vorgehen und hat dafür eine Task-Force eingesetzt. In ihrer ersten Sitzung stellten Fraport und der Deutsche Fluglärmdienst, DFLD, ihre aktuellen Vorhaben vor. Der DFLD betreibt mit nur geringen Mitteln ein eigenes Messnetz, an dem sich jeder Betroffene beteiligen kann. Der Dialog hat gezeigt: Die Ansätze zur Messung von Lärm durch Fraport und den DFLD sind unterschiedlich. Im RDF sollen die Vorteile beider Ansätze gekoppelt werden.

→ Unter Bibliothek/Materialien finden Sie diesen „dialog brief" und ab Ende Juli das Gutachten zum Fluglärmmonitoring.

Bürgerbüro

Aktuelles & Ansprechpartner

Sprechstunden
- Mo, Di, Do, Fr 9.00 bis 13.30 Uhr
- Do 15.00 bis 18.00 Uhr

Service
- **NEU:** Lärmvisualisierungsprogramm auch im Internet
- Verleih von Schallpegelmessgeräten
- Informationen zu den geplanten Ausbauvarianten
- Bibliothek
- Dialogstunden mit den Mitgliedern des Dialogforums und der Projektteams

Publikationen
NEU im Bürgerbüro:
- Das Beispiel Frankfurt Flughafen: Mediation und Dialog als Institutionelle Chance
  Herausgeber: Pro. Dr.-Ing. Johann-Dietrich Wörner, Präsident der TU Darmstadt und Vorsitzender des RDF
  Aus dem Inhalt:
  1. Mediation als Chance
  2. Ein Konflikt mit der Geschichte – Der Flughafenausbau in den 80er Jahren
  3. Mediation als Chance – Die Situation Ende der 90er Jahre
  4. Kontexte – Das Mediationsverfahren in der wissenschaftlichen Diskussion
  5. Von Frankfurt lernen – Konfliktregelung in modernen Gesellschaften
  6. Zukunftsentwürfe

Ansprechpartnerinnen
- Barbara Banse und Melanie Beiler
  Bürgerbüro RDF
  Im Eichfeld 4, 65428 Rüsselsheim
  info@dialogforum-flughafen.de

Lexikon

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

Bestimmte Großvorhaben sind nur zulässig, wenn vorher eine UVP durchgeführt wurde, in der die Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Tiere, Luft, Wasser usw. untersucht werden.
Die UVP ist Teil der gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren. Im Hinblick auf den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens fordern die Behörden zwei Umweltverträglichkeitsprüfungen. Die erste UVP wurde im Rahmen des Raumordnungsverfahrens durchgeführt, die zweite UVP ist nun Bestandteil des anstehenden Planfeststellungsverfahrens.

Scoping-Verfahren

Das Scoping ist ein Bestandteil des Verfahrens zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Im Scoping Verfahren wird diskutiert, welche Auswirkungen genauer zu betrachten und wie sie methodisch zu untersuchen sind, z.B. wie der Fluglärm berechnet werden soll. Fachbehörden, Kommunen und Umweltverbände formulieren ihre Anford-rungen an den Antragsteller in einer gemeinsamen Sitzung, die von der federführenden UVP Behörde (für Flughafen: Regierungspräsidium Darmstadt) geleitet wird. Das RP verfasst anschließend ein Schreiben, in dem der Untersuchungsrahmen festgesetzt wird (Unterrichtungs-schreiben). Diese Festsetzung von Umfang, Methoden und Schwerpunkten muss Fraport bei der Erstellung der Unterlagen beachten.

Wo stehen wir heute?

Der Scoping-Termin zur UVP im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens hat Anfang April 2003 stattgefunden. Das Unterrichtungsschreiben wird derzeit in den Behörden erarbeitet. Das Planfeststellungsverfahren wird dann beginnen, wenn Fraport unter Beachtung dieses Schreibens die Unterlagen einreicht.

Impressum 07/2003

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
Stephan Rammelt
IFOK GmbH – Institut für
Organisationskommunikation
Berliner Ring 89
64625 Bensheim
Tel. (0 62 51) 84 16 36
Fax (0 62 51) 84 16 16
e-mail rammelt@ifok.de

Website
www.dialogforum-flughafen.de
Unter Bibliothek/Materialien
wird der „dialog brief" online
veröffentlicht.

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 Martin Gaebges, Generalsekretär BARIG – Board of Airline Representatives

zum Thema
„Internationale Entwicklung und Zusammenhänge von Flughafenstandorten"

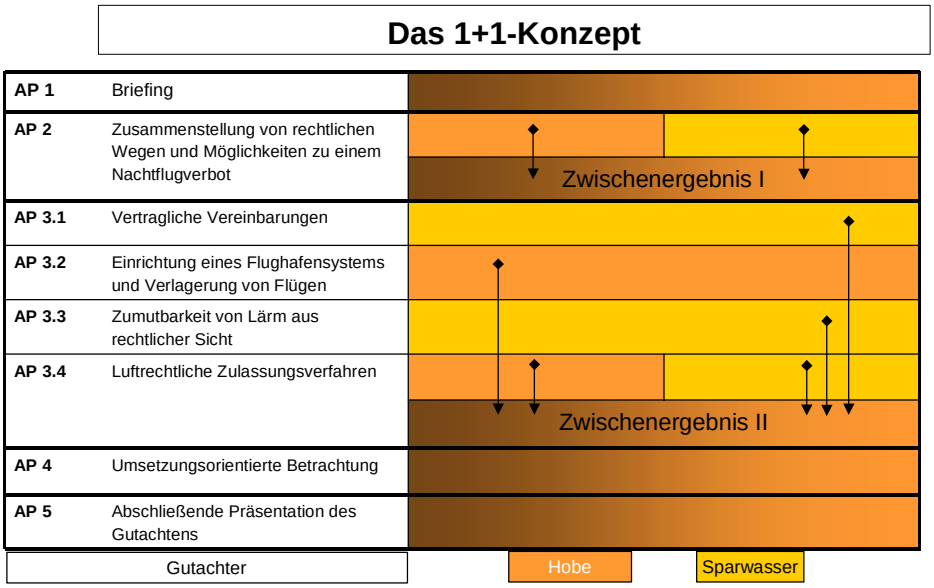
am **Donnerstag, den 17. Juli 2003**
von 17.00 bis 19.00 Uhr
im Bürgerbüro des Regionalen Dialogforums
Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim

Vorname Name

Straße PLZ / Ort

G Gutachten-Steckbriefe

G-1: Gutachterliche Bearbeitung rechtlicher Fragestellungen zur Umsetzung eines Nachtflugverbots am Frankfurter Flughafen



Im August 2001 ist die gutachterliche Bearbeitung rechtlicher Fragestellungen zur Umsetzung eines „Nachtflugverbotes“ im Rahmen einer RDF-Sitzung vergeben worden. Im August 2002 wurde das abgeschlossene Gutachten mit konsensualen Aussagen der Gutachtergruppen und der Qualitätssicherung dem RDF vorgelegt und präsentiert. Das RDF ist seitdem mit der Umsetzung der Ergebnisse zur Einführung und Sicherung des Nachtflugverbots befasst.

Ziele und Kriterien des Gutachtens

Ziel des Gutachtens war die Klärung der mit der Einführung eines „Nachtflugverbots“ verbundenen rechtlichen Fragestellungen. Das Gutachten zeigt die juristischen Möglichkeiten und Wege der Einführung eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt (Standort Frankfurt/Main) auf und benennt die für eine Realisierung erforderlichen Schritte. Neben der gutachterlichen Ausarbeitung relevanter juristischer Aspekte zur Realisierung eines „Nachtflugverbots“ liefert es eine umsetzungsorientierte Darstellung konkreter Schritte der relevanten Akteure.

Das vorliegende Gutachten dient insbesondere der Untersuchung folgender Punkte:

- Zusammenstellung verschiedener Umsetzungsmöglichkeiten eines „Nachtflugverbots“ unter Einbeziehung vertraglicher Vereinbarungen. Dabei werden auch die Kombinationen unterschiedlicher Möglichkeiten und die sich daraus ergebenden weitergehenden Wege aufgezeigt.

- Untersuchung erfolgversprechender Wege und Kombinationen im Hinblick auf deren rechtliche Realisierbarkeit. Dabei werden nicht nur Möglichkeiten aufgegriffen, bei denen die rechtlichen Voraussetzungen bereits jetzt erfüllt werden können. Soweit die Realisierung einzelner Schritte davon abhängt, dass weitergehende Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen (z.B. Rechtsänderung auf Bundes- oder Landesebene; Ausschöpfen begleitender Maßnahmen, wie vertragliche Vereinbarungen oder Einrichtung eines Flughafensystems), werden auch diese Bedingungen und die dafür erforderlichen Voraussetzungen dargestellt.
- Neben den Voraussetzungen für den Ausschluss planmäßiger Starts und Landungen zwischen 23:00 und 5:00 Uhr wurde geprüft, 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 können.

Begleitung des Gutachtens, Qualitätssicherung

Die organisatorische Betreuung hatte die Geschäftsstelle des RDF inne. Die wissenschaftliche Begleitung des Gutachtens erfolgte durch das Öko-Institut sowie den Begleitkreis zum Gutachten. Des Weiteren wurde 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
E-Mail: 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
E-Mail: 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
E-Mail: stephan.hobe@uni-koeln.de

Wilhelm Stoffel
Friesenwall 26
50672 Köln
Tel.: 02 21/2 85 47 86
Fax: 02 21/24 10 93
E-Mail: willistoffel@aol.com

Qualitätssicherer

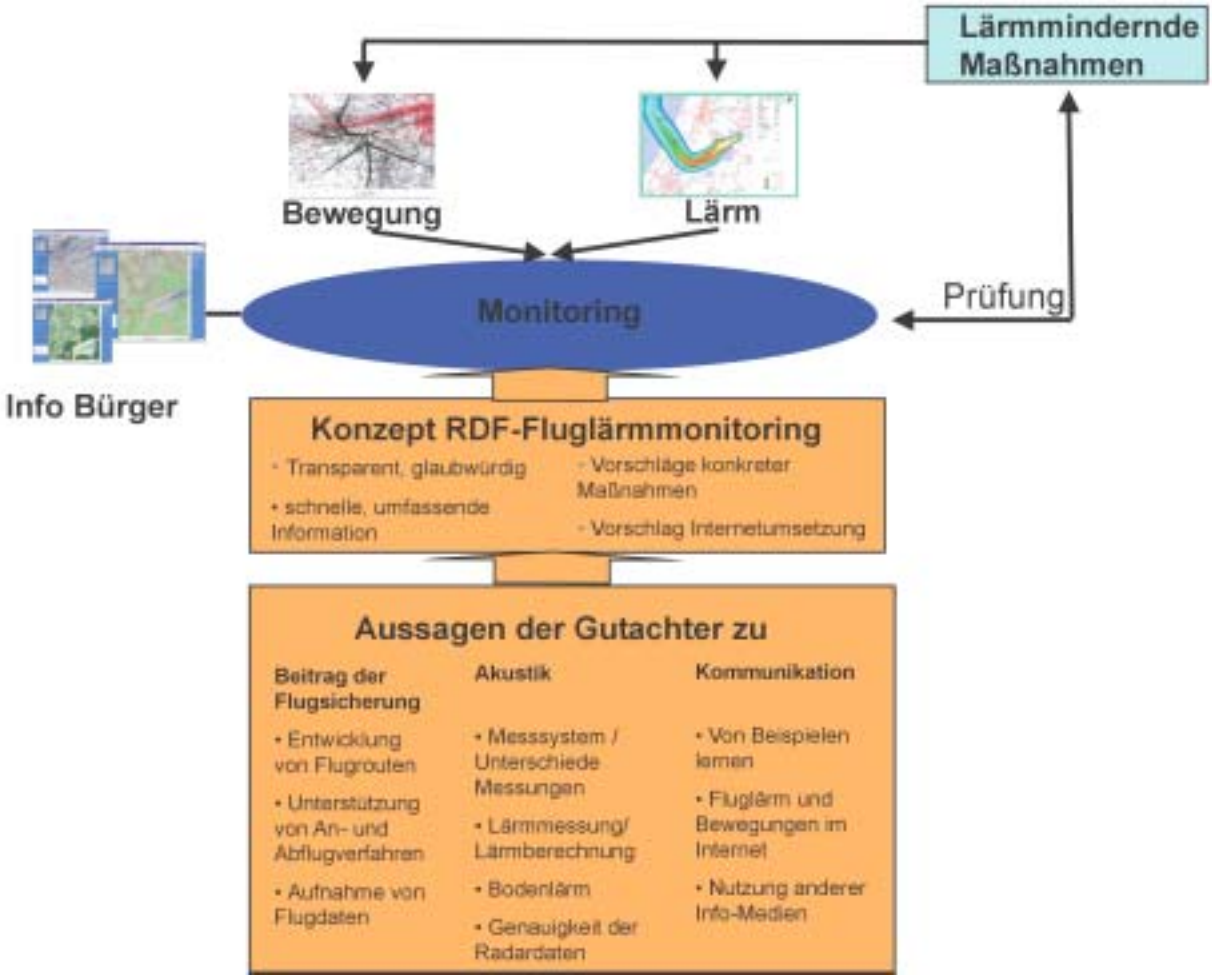
Dr. Volker Gronefeld
Dr. Gronefeld, Thoma & Kollegen
Prinzregentenplatz 23
81675 München
Tel.: 0 89/4 11 09-0
Fax: 0 89/4 11 09-109
E-Mail: gronefeld@t-online.de

Dr. Klaus-Martin Groth
Gaßner, Groth, Siederer & Coll.
Kantstraße 57
10627 Berlin
Tel.: 0 30/32 75 70 1
E-Mail: Berlin@GGSC.de

Laufzeit des Gutachtens

Beginn: August 2001
Ende: August 2002

G-2: Gutachten „Fluglärmmonitoring“



Im Dezember 2001 ist die Bearbeitung des Gutachtens Fluglärmmonitoring an drei ausgewählte Gutachter vergeben worden. Juni 2003 wurde das abgeschlossene Gutachten mit Aussagen für ein geeignetes Konzept eines Fluglärmmonitorings am Flughafen Frankfurt/M. dem RDF vorgelegt und präsentiert. Das RDF ist seitdem mit der Umsetzung der Ergebnisse zur Einführung eines RDF-Fluglärmmonitoring befasst und hat hierfür eine eigene Task-Force eingesetzt.

Ziele und Kriterien des Gutachtens

Gegenstand des Gutachtens war 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 die Verdeutlichung und Versachlichung der unterschiedlichen vorliegenden Betrachtungen zu Lärmbelastungen und Lärmberechnungen sowie Verbesserungsvorschläge im Hinblick auf das bestehende Beschwerdemanagement.

Untersuchungsbereiche und Auftragnehmer

Unter Monitoring versteht das RDF die fortlaufende Ermittlung, Darstellung und Kommunikation der Flugbewegungen und 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 identifiziert und näher beschrieben worden.

Arbeitspakete Auftragnehmer

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

AP1 Beitrag der Flugsicherung

Das Arbeitspaket Beitrag der Flugsicherung betraf insbesondere die Prüfung, in wie fern beim zukünftigen Lärmmonitoring die Kopplung der individuellen Flugbewegungen mit den Fluglärmmessungen oder –berechnungen möglich und sinnvoll ist. Des Weiteren wurden die verwendeten Systeme (FANOMOS, NIROS) und Methoden der DFS im Bereich des Fluglärmmonitorings beschrieben.

AP 2 Akustik

Das Arbeitspaket Akustik klärte Fragen, die beim Abgleich der verwendeten Methoden für die Schallmessungen sowie den eingesetzten Berechnungsmethoden entstanden sind. Ebenso konnte die Ursache abweichender Ergebnisse zwischen den diversen seitens verschiedener Institutionen (HLUG, deBAKOM, FRAPORT AG) bereits durchgeführten oder aktuell laufenden Lärmmessungen, aufgeklärt werden, so dass eine Vergleichbarkeit und Bewertung in einem weiteren Arbeitsschritt möglich sein wird. 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 wurde die Grundlage für ein verbessertes Beschwerdemanagement geschaffen, das für eine Vertrauensbildung in der Rhein-Main-Region wichtig ist.

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 wurden vom Gutachter dargelegt und begründet.

Begleitung des Gutachtens, Qualitätssicherung

Die organisatorische Betreuung hatte die Geschäftsstelle des RDF inne. Die wissenschaftliche Begleitung des Gutachtens erfolgte durch das Öko-Institut sowie die Kleingruppe „Fluglärmmonitoring“, die sich aus Mitgliedern des PT ALP zusammensetzte.

Weiterhin wurde 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
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
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

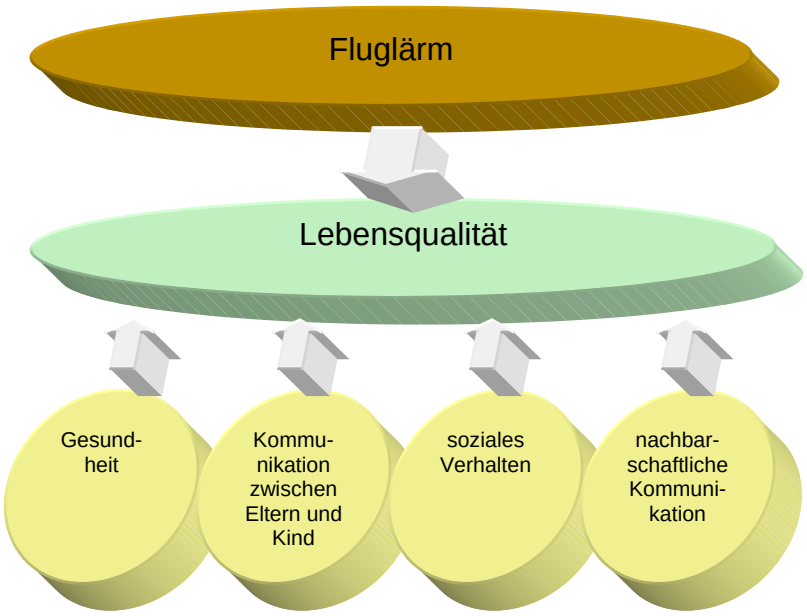
Peter Frank und Dr. Beckenbauer
Müller BBM GmbH
Schalltechnisches Beratungsbüro
Robert-Koch-Straße 11
82152 Planegg
Tel.: 0 89/85 60 2-2 39
Fax: 0 89/85 60 2-1 11
www.muellerbbm.de

Heinrich Großbongardt
Großbongardt Kommunikation HH
Sportallee 54b
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: Juni 2003

G-3: Gutachten Machbarkeitsstudie „Fluglärm und Lebensqualität“



Fluglärm wirkt sich auf die Lebensqualität aus. Wie stark und in welchen Lebensbereichen, ist bisher jedoch unzureichend untersucht. Den Informationsstand über praktikable und aussagekräftige Untersuchungsmethoden in diesem Bereich zu verbessern, war Aufgabe der Machbarkeitsstudie „Fluglärm und Lebensqualität“. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurden im Mai 2003 dem RDF vorgelegt und präsentiert. Die Erkenntnisse aus der Studie fließen aktuell in die Arbeiten für die Lebensqualitätsstudie des RDF ein.

Vorbereitung der Hauptstudie zu Fluglärm und Lebensqualität

Die Machbarkeitsstudie konzentrierte sich auf die Frage nach dem „Wie“, d. h. auf die Frage nach der „Machbarkeit“. Sie soll klären, mit welchen Methoden der Zusammenhang von Fluglärm und Lebensqualität in einer später durchzuführenden Hauptstudie wissenschaftlich zu untersuchen ist. Da mit der Untersuchung des Zusammenhangs von Lebensqualität und Fluglärm wissenschaftliches Neuland betreten wird, mussten 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 Lebensqualität verstanden wird. Die Machbarkeitsstudie legte einen umfassenden Begriff von Lebensqualität zu Grunde. In der Untersuchung erfolgte dann eine Differenzierung dieses umfassenden Begriffs, indem in vier Teilprojekten verschiedene Aspekte von Lebensqualität und deren Beeinträchtigung durch Fluglärm untersucht wurden:

- Teilprojekt 1: Gesundheitliche Lebensqualität von Schülern und Erwachsenen.
- 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, wurde die Studie in zwei Orten durchgeführt, die bis auf die Belastung durch Fluglärm sehr ähnliche Charakteristika aufwiesen. Auf diese Weise sollte sichergestellt werden, dass möglicherweise festzustellende Unterschiede in der Lebensqualität auf die Einwirkung von Fluglärm zurückgeführt werden können. Der für die Untersuchung ausgewählte Standort mit stärkerer Fluglärmbelastung war die Gemeinde Wicker. Als vom Fluglärm weniger betroffener Ort wurde 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
www.zeusgmbh.de

Professor Dr. Thomas Eikmann Institut für Hygiene und Umweltmedizin
Friedrichstr.16
35392 Giessen
Tel.: 06 41/99-41451
Fax: 06 41/99-41459
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
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
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

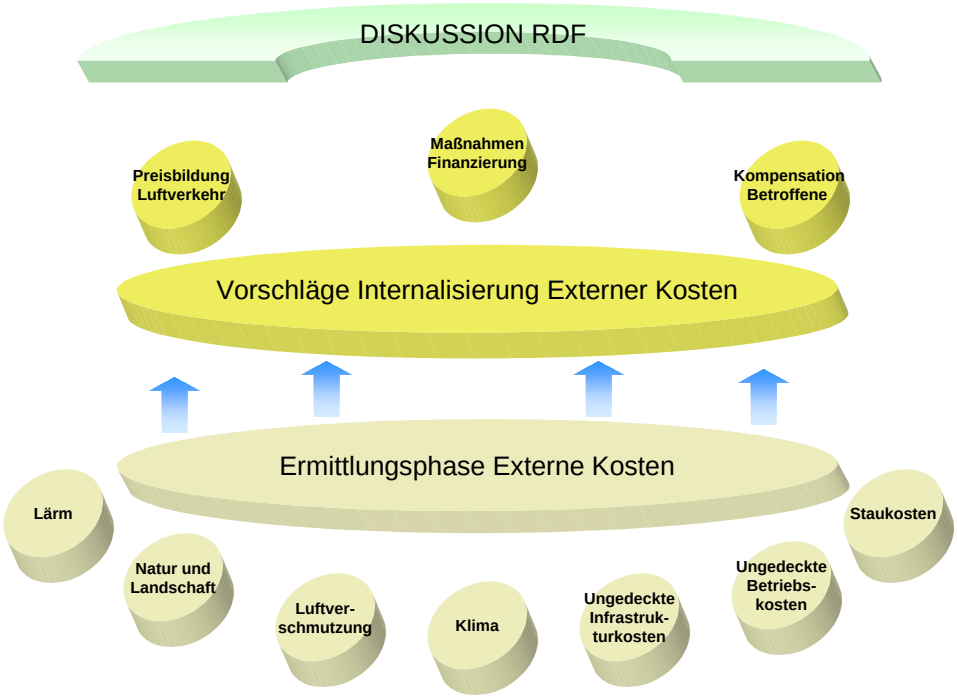
Prof. Dr. August Schick,
Carl-von-Ossietzky-Universität Oldenburg
Institut zur Erforschung von Mensch und Umwelt
Ammerländer Heerstraße 114-118
26129 Oldenburg
Tel.: 04 41/7 98-55 18
Fax: 04 41/7 98-55 22
E-Mail: august.schick@uni-oldenburg.de

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: Mai 2003

G-4: Gutachten „Ermittlung Externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt Main“



Ziel des in Kürze vorliegenden 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 und 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 und 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, die verschiedenen Bereiche der externen Kosten des Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt zu ermitteln und welche Arbeiten gegebenenfalls dafür noch erforderlich sind.
- *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
www.ier.uni-stuttgart.de

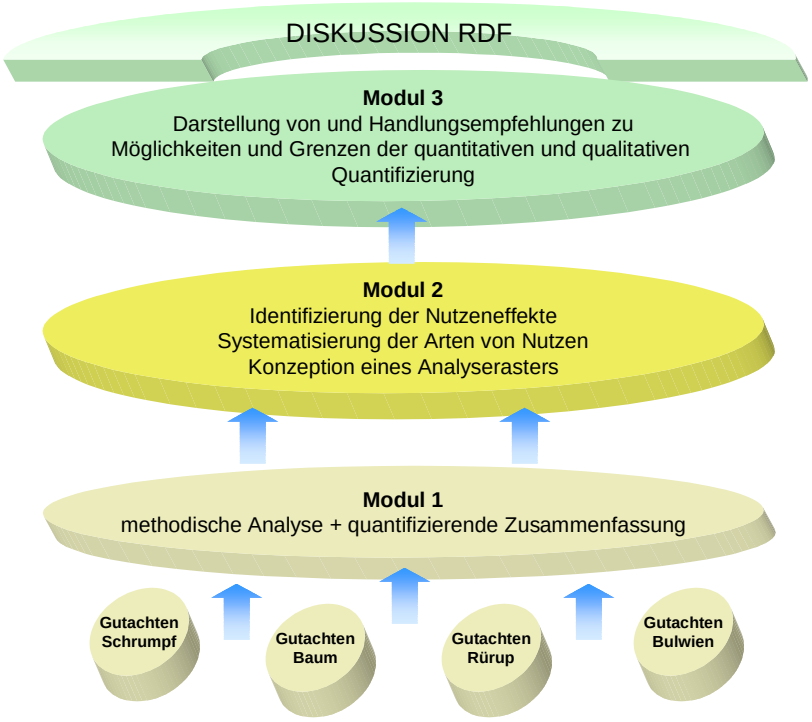
Qualitätssicherer

Dr. Ulrike Matthes, Prognos AG
Prognos AG Basel
Aeschenplatz 7
CH – 4052 Basel
Tel.: 00 41 61 32 73-200
Fax: 00 41 61 32 73-300
www.prognos.com

Laufzeit des Gutachtens

Beginn: Mai 2002
Ende: September 2003

G-5: Gutachten „Synopse »Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafen Frankfurt/Main«“



Ziel der in Kürze vorliegenden Synopse zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafen Frankfurt ist es, die gesamten volkswirtschaftlichen Nutzen, die vom Flughafen Frankfurt ausgehen, erstmals zusammenfassend in einer Synopse systematisiert darzustellen und mögliche Wege aufzuzeigen, wie bisher nicht erfasste – vor allen Dingen externe Nutzen – methodisch korrekt und möglichst quantitativ erfasst werden können. Die Synopse soll einen Beitrag zur Versachlichung der Diskussion um die volkswirtschaftlichen Nutzen und externe Kosten des Flughafens Frankfurt/Main liefern.

Basis für die Synopse sind die wesentlichen Untersuchungen zur Beschäftigungswirkung, zu den Arbeitsplatzeffekten und zu den Standorteffekten im Rahmen des Mediationsverfahrens:

1. Bulwien, H. et al.: Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt/Main – Status-Quo-Analysen und Prognosen; München 1999.

2. Schrumpf, H.: Bedeutung von Flughäfen für Struktur und Entwicklung der regionalen Wirtschaft – ein europäischer Vergleich; Essen 1999.

3. Baum, H.: Bedeutung des Flughafen Frankfurt/Main als Standortfaktor für die regionale Wirtschaft; Köln 1999.

Zusätzlich sind es die aktualisierten Gutachten, die von der Fraport AG für das Raumordnungsverfahren vorgelegt wurden:

4. Rürup, B. et al.: Einkommens- und Beschäftigungseffekte des Flughafens Frankfurt/Main – Status-Quo-Analysen für 1999 und Szenarien; Darmstadt 2001.

Modul 1: Synopse – zum Stand der Dinge

Das Ziel des ersten Moduls ist es, die vier bestehenden Gutachten hinsichtlich ihres methodischen Vorgehens zu analysieren und ihre Ergebnisse quantifizierend zusammenzufassen.

Modul 2: Konzeption eines Analyserasters

Aufbauend auf den Ergebnissen aus Modul 1 sollen die dort aufgezeigten Arten von Nutzen, die durch den Flughafen Frankfurt/Main entstehen, im Modul 2 systematisiert dargestellt werden.

Um den Nutzen eines so komplexen Wirtschaftsgebildes wie des Frankfurter Flughafens zu erfassen, sind dabei zunächst zwei grundsätzliche Parameter zu klären:

1. Aus welcher Rolle des Flughafens der jeweilige Nutzen entspringt. (Bewirkt der Flughafen einen bestimmten Nutzen beispielsweise in seiner Rolle als Wirtschaftsunternehmen oder stellt er einen Standortfaktor für andere Unternehmen dar etc.?)

2. Wer die Nutznießer der einzelnen Nutzenaspekte sind. (Wird ein bestimmter Nutzen zum Beispiel für private Haushalte, Kommunen oder Unternehmen, etc. generiert?)

Das Ergebnis dieses Moduls wird ein Analyseraster sein, mit dem der volkswirtschaftliche Nutzen des Frankfurter Flughafens, kategorisiert nach den jeweiligen Gesichtspunkten, dargestellt werden kann.

Modul 3: Möglichkeiten und Grenzen der Quantifizierung

Das Modul 3 stellt die abschließende Gesamtanalyse der Synopse dar: Hier sollen eine fundierte Einschätzung des aktuellen Standes der Forschung und ihrer Methoden vorgenommen sowie Möglichkeiten zur weiteren Vorgehensweise skizziert werden.

Ziel dieses Moduls ist es,

auf qualitativer Ebene

- eine methodische Abgrenzung über die Möglichkeiten empirischer Nutzenquantifizierungen zu generieren,
- die möglichen Methoden zu diskutieren, deren zu Grunde liegende Annahmen zu beurteilen und eine abschließende Auswahl zu treffen,
- und Grenzen der Quantifizierbarkeit zu evaluieren und aufzuzeigen;

auf quantitativer Ebene

- die Nutzen aus Modul 1 und dem Raster aus Modul 2 gegebenenfalls anteilsmäßig zuzuordnen, soweit Quantifizierbarkeit besteht,
- und die in Modul 2 dargestellten und kategorisierten Nutzen im Rahmen der dargestellten Möglichkeiten zu quantifizieren;

- auf der Ebene der Handlungsempfehlung
- soweit eine Quantifizierung nicht möglich ist, Wege zur quantitativen Umsetzung darzustellen,
- eine Kostenabschätzung für eventuelle weitere Forschungen aufzustellen
- und Handlungsempfehlungen abzugeben.

Beteiligte Gutachter

Thomas Voßkamp, Bulwien AG München
Dr. Thomas Reichsthaler, Bulwien AG München
Bulwien AG
Oberanger 38
80331 München
Telefon: 0 89/23 23 76-0
Telefax: 0 89/23 23 76-76
www.bulwien.de

in Kooperation mit
STAT-Plan Regensburg Statistische Planung und Analyse
Sternbergstraße 24
93053 Regensburg

Qualitätssicherer

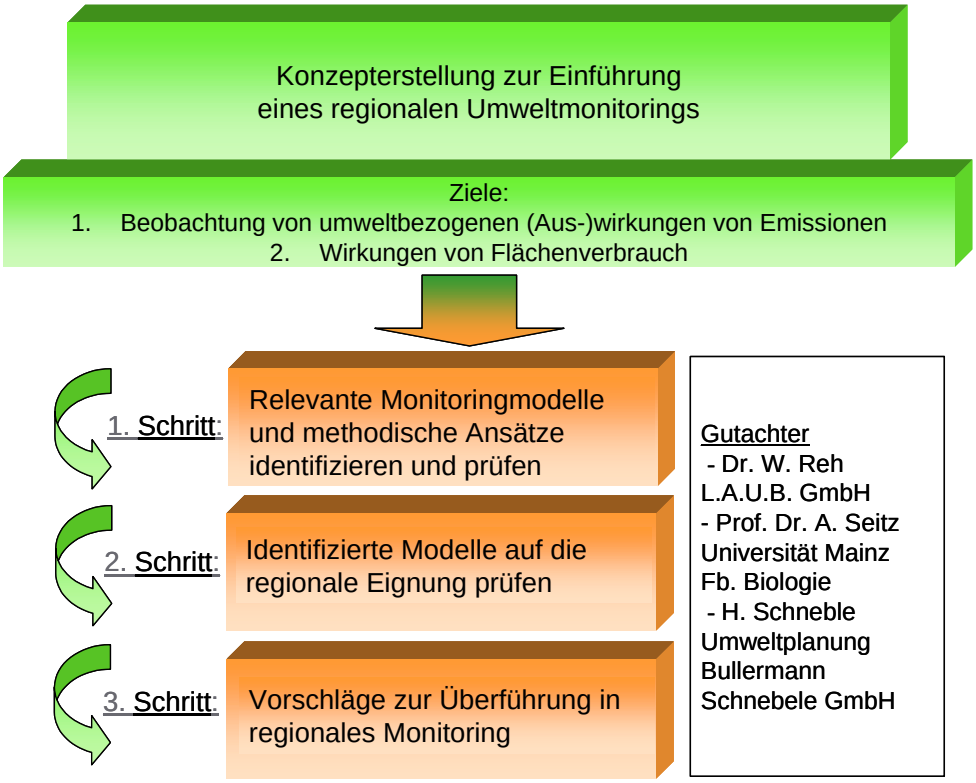
Dr. Klaus Esser
KE-Consult Wirschafts- und Verkehrsberatung
Oskar-Jäger-Straße 175
50825 Köln
Tel.: 02 21/5 50 30-0
Fax: 02 21/5 50 30 95

INFRAS
Herrn Markus Maibach
Gerechtigkeitsgasse 20
CH-8002 Zürich
Schweiz
Tel.: 00 41-2 05-95 95
Fax:00 41-2 05-95 99
www.infras.ch

Laufzeit des Gutachtens

Beginn: Januar 2003
Ende: September 2003

G-6: Gutachten „Konzepterstellung zur Einführung eines regionalen Umweltmonitorings“



Die Zielsetzung der Konzeptstudie ist es, einerseits einen direkten Überblick über die spezifischen Erfordernisse und Methoden einer Langzeitbeobachtung von „Normallandschaft“ und Aussagen zur Übertragbarkeit verschiedener Konzepte von Umweltmonitoring auf die regionale Situation im Rhein-Main-Raum zu erhalten.

Ziele der Studie

Im Mittelpunkt des Interesses stehen vor allem Konzepte und Instrumente der Beobachtung und Bewertung, wie sie vom Bundesamt für Naturschutz mit der Ökologischen Flächenstichprobe oder dem 100-Arten-Ansatz entwickelt wurden.

Es gilt zu klären und diesbezügliche Vorschläge zu erarbeiten, wie ein solcher Ansatz in ein regionales Monitoring überführt werden kann. Je nach Ansatz werden auch Hinweise auf geeignete Kompartimente und die Auswahl von Indikatorarten erwartet. Bei einer Langzeitbeobachtung geht man von einem Zeitintervall von mehr als fünf Jahren - häufig mehreren Zehnjahresschritten – aus. Hierzu werden, entsprechend den vorgeschlagenen Indikatoren, Hinweise auf angemessene Untersuchungszeiträume erwartet.

Daneben sollte in einem zweiten, räumlich eng begrenzten, Gebiet um die geplante Landebahn geprüft werden, welche umweltbezogenen Störfaktoren vom Betrieb ausgehen können und wie diese auch in ihrem Ursache-Wirkungs-Zusammenhang mit der räumlichen Betrachtung methodisch, beispielsweise über ein Transektenmodell, verknüpft werden könnten.

Die Konzeptstudie sollte einerseits die bestehenden relevanten Monitoringmodelle identifizieren und andererseits auf ihre regionale Eignung hin bewerten.

Entsprechend den vorzuschlagenden Ansätzen ist eine Gebietsabgrenzung des Untersuchungsraumes vorzunehmen, die inhaltlich begründet werden muss.

Des weiteren wird eine Einschätzung zur Diskussion und Festlegung von regionalen Leitbildern und Zielen gewünscht, die sich vor allem mit einer Prüfung der Übertragbarkeit des vorhandenen Leitbildes des „Planungsverbandes“ (ehemals UVF) sowie Leitbildern aus dem Landschaftsrahmenplan Südhessen als Orientierung für die Entwicklung von Indikatoren zur Bewertung der Beobachtung auseinandersetzt. Werden diese als nicht geeignet eingeschätzt, ist ein konkreter Alternativvorschlag zu entwickeln.

Beteiligte Gutachter

Dr. Wolfgang Reh
L.A.U.B. GmbH
Hindemithstraße 29
55127 Mainz
Tel.: 0 61 31/9 65 65-0
www.laub-mainz.de

Professor Dr. Alfred Seitz
Johannes Gutenberg-Universität Mainz
Fachbereich Biologie
Tel.: 0 61 31/39-0
Fax: 0 61 31/39-0

Herr Helmut Schneble
Umweltplanung Bullermann Schnebele GmbH
Havelstraße 7 A
64295 Darmstadt
Tel.: 0 61 51/97 58-0
Fax: 0 61 51/97 58-30

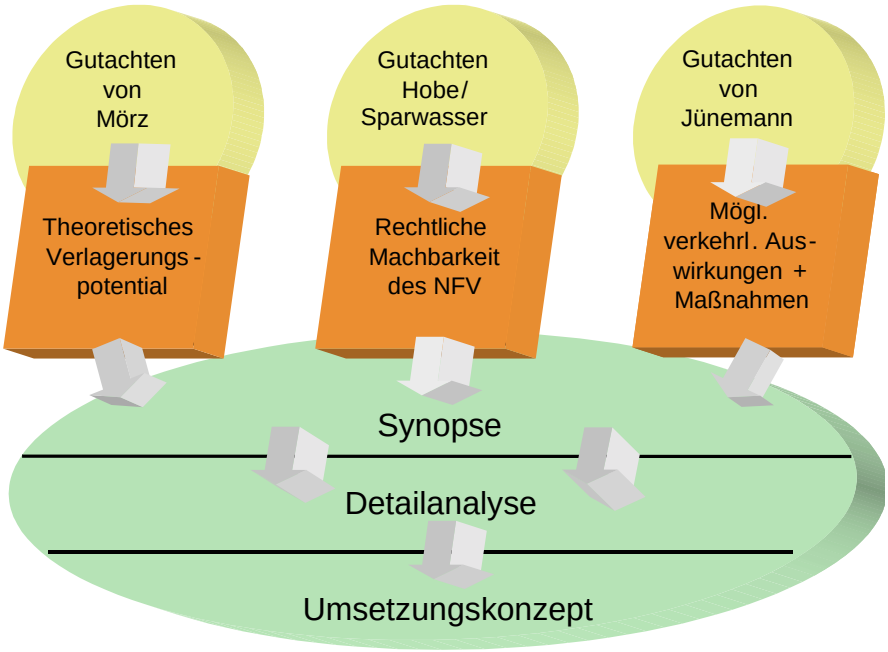
Qualitätssicherer

Dr. Werner Kutsch
Ökologiezentrum der Universität Kiel
Schauenburgerstraße 112
24098 Kiel
Tel.: 04 31/8 80-40 39
Fax: 04 31/8 80-40 83
E-Mail: werner@ecology.uni-kiel.de

Laufzeit des Gutachtens

Beginn: Mai 2003
Ende: Januar 2004

G-7: Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt



Ziel des Gutachtens ist es, ein praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur räumlichen und zeitlichen Verlagerung von Flugbewegungen, die planmäßig in der Zeit zwischen 23 und 5 Uhr (Zeit des geplanten Nachtflugverbotes) am Frankfurter Flughafen stattfinden, zu erarbeiten.
Im Rahmen des Umsetzungskonzeptes sind zur Entwicklung von konkreten Verlagerungsstrategien die infrastrukturellen Voraussetzungen und Kapazitäten an möglichen Kooperationsflughäfen (unter besonderer Berücksichtigung des Flughafens Hahn), flugbetriebliche Restriktionen (z.B. Netzaspekte wie Flugzeugumläufe) sowie ökonomische Randbedingungen (Kosten) zu ermitteln. Das Umsetzungskonzept sollte die Möglichkeit in Betracht ziehen, dass – abhängig vom Einzelfall – Flugbewegungen auf verschiedene Kooperationsflughäfen verlagert werden.
Um bei der Umsetzung des geplanten Nachtflugverbots möglichst umfassende Handlungsspielräume aufzuzeigen, sind insbesondere bei Möglichkeit der zeitlichen Verlagerbarkeit von Flugbewegungen der Fall vor und nach Ausbau des Flughafens Frankfurt zu unterscheiden.

Projektphase 1: Synopse vorliegender Untersuchungen

Im ersten Arbeitsschritt sind die möglichen Verlagerungsoptionen für die Nachtflüge zu konkretisieren. Hierzu sind die Ergebnisse der Analysen aus den beiden bereits vorliegenden Gutachten für die Verlagerungsoptionen zu systematisieren und ggf. durch eigene Untersuchungen zu ergänzen. In diesem Arbeitsschritt sind zudem die Rand- und Rahmenbedingungen der Untersuchung in Abstimmung mit dem Auftraggeber zu definieren und festzulegen. Weiterhin ist zu prüfen, ob die Ergebnisse der vorliegenden Untersuchungen einer Aktualisierung bedürfen.

Projektphase 2: Detailanalyse der Verlagerbarkeit der Nachtflüge

Im zweiten Arbeitspaket sind für alle Nachtflüge im Einzelfall die zeitliche und räumliche Verlagerbarkeit zu prüfen. Hierbei sind der Fall vor und nach Ausbau des Frankfurter Flughafens (siehe oben) zu unterscheiden. Ergänzend ist zu betrachten, inwieweit für die einzelnen Flugbewegungen verschiedene Alternativen zur Verlagerung bestehen. Aufbauend auf diesen Analysen sind für die einzelnen Verkehrssegmente (Passage-Linie, Touristik, Fracht, Post etc.) mindestens zwei integrierte Verlagerungsstrategien für den Fall vor und nach Ausbau des Flughafens zu entwickeln, die auf folgende Aspekte hin überprüft werden:

- (flug-) betrieblichen Restriktionen
- Infrastrukturelle Voraussetzungen am Kooperationsflughafen sowie am Flughafen Frankfurt
- Kosten der einzelnen Verlagerungsstrategien.

Projektphase 3: Erarbeitung eines praxisorientierten Umsetzungskonzepts

Auf Basis der voran gegangenen Analysen und Auswertungen ist getrennt für beide Untersuchungsfälle (Möglichkeit der zeitlichen Verlagerbarkeit von Flugbewegungen vor und nach Ausbau der Flughafens Frankfurt) ein konkreter Vorschlag für ein praxisorientiertes Umsetzungskonzept zu entwickeln. Die Vorschläge müssen ökonomisch sinnvoll, praktikabel auch hinsichtlich des Zeithorizontes für die Umsetzung und umsetzungsorientiert auch hinsichtlich der Akzeptanz betroffener Akteure sein. Die Bereitschaft zur Verlagerung bestimmter Flugbewegungen ist schon während des Projekts mit den betroffenen Akteuren zu diskutieren.

Beteiligte Gutachter

Dr. Achim Fränkle
AirLog GmbH
Hauertstraße 20
44227 Dortmund
Tel.: 02 31/79 78 4 62
Fax: 02 31/79 78 4 69
E-Mail: fraenkle@airlog.de

Qualitätssicherer

Dipl.-Ing. Raimo Jacobson
Airport Research Center GmbH
Technologiezentrum am Europaplatz
Dennewartstraße 27
52068 Aachen
Tel.: 02 41/9 63 28 60
Fax: 02 41/9 63 28 69

Laufzeit des Gutachtens

Beginn: Mai 2003
Ende: Januar 2004

H Schreiben zum Scoping-Termin

Regionales Dialogforum Im Eichsfeld 4 D-65428 Rüsselsheim

An das Regierungspräsidium Darmstadt
Projektgruppe Flughafen Frankfurt
z.Hd. Herrn Thiele

64278 Darmstadt

4. April 2003

Prof. Dr.-Ing. Wörner
Vorsitzender des Regionalen
Dialogforums

Betr. Stellungnahme des RDF Vorsitzenden zum Scoping Papier der Fraport AG zum Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Flughafens Frankfurt am Main
Ihr Zeichen III 33.3 – 66 m 28 – Frankfurt/Landebahn

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Vorsitzender des Regionalen Dialogforums Flughafen Frankfurt möchte ich hiermit zum Scoping Papier der Fraport AG vom 15.1.2003 Stellung nehmen, das Sie der Geschäftsstelle des Regionalen Dialogforums mit Schreiben vom 7.2.2003 zur Verfügung gestellt haben.
In meiner Stellungnahme beschränke ich mich auf Aspekte, die im Zusammenhang mit Belastungen durch Fluglärm stehen, da diese für die Mediation und das RDF von besonders zentraler Bedeutung sind.

Zum Berechnungsverfahren, insbesondere Berücksichtigung der beiden Betriebsrichtungen:

Während im Scoping-Papier der Fraport angekündigt wird, dass die Berücksichtigung der Betriebsrichtungen auf Basis der Realverteilung unter Einbeziehung der positiven Standardabweichung erfolgen soll, hatten sich die Beteiligten der Mediation nach ausführlicher Diskussion dafür ausgesprochen, das vom Länderausschuss Immissionsschutz (LAI) vorgeschlagene Berechnungsverfahren zu verwenden[12]. In diesem Verfahren wird die sogenannte 100:100 Regel angewendet. Im einzelnen heißt es hierzu im Mediationsbericht auf S. 43:

„*Um die Belästigungen aus beiden Betriebsrichtungen angemessen zu erfassen, hält die Mediationsgruppe eine getrennte Berücksichtigung grundsätzlich für angemessen. Dabei handelt es sich um eine Übertragung der Schutzphilosophie, die für die Einschränkung von Siedlungsbereichen angewendet wird. Der Grund dafür ist, dass die seltener vorkommende Betriebsrichtung*

[12] Während des Mediationsverfahrens selbst waren Berechnungen mit der AzB 84 durchgeführt worden, wobei damit die Auswirkungen bewusst überschätzt wurden (z.B. bei der Berechnung der Schätzungen für 2015 der verschiedenen diskutierten Varianten).

immer noch so häufig ist, dass sie zu deutlichen Belästigungen führt[13]*. Die getrennte Berücksichtigung der Betriebsrichtungen ist – was den Schutz der Nachtruhe anbetrifft – in der Mediationsgruppe Konsens. Für den Tag hat die FAG eine andere Einschätzung*."

Ich bitte Sie diese Festlegung der Mediation, die ja für die Nachtzeit einvernehmlich getroffen wurde, während für die Tageszeit nur die Fraport eine andere Auffassung vertreten hat, bei Ihrer Entscheidung über die voraussichtlich beizubringenden Unterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen.

Definition von Schutzzielen

Im Scoping Papier wird ein lärmmedizinisches Gutachten der Lärmwirkungsforscher Griefahn, Janssen, Scheuch und Spreng angekündigt. Es werden konkrete Werte genannt, auf Basis deren die lärmmedizinische Berurteilung des Vorhabens erfolgen soll. Im Mediationsverfahren wurden ebenfalls verschiedene Kategorien von Werten festgelegt, die von den im Scoping Papier genannten Werten abweichen.

Tageszeit:

Auf S. 41f. des Mediationsberichtes sind die Festsetzungen im Mediationsverfahren dokumentiert. Für die Tageszeit heißt es (Hervorhebungen nicht im Original):

„*Die zumutbare Belastung am Tage wird, so die Schlussfolgerungen aus den Expertenanhörungen, bei einem Dauerschallpegel von 62 dB(A) (außen) überschritten – hier werden gesundheitliche Wirkungen für möglich erachtet. Ab 65 dB(A) geht die Lärmwirkungsforschung von messbaren vegetativ-hormonellen Effekten aus. In Ergänzung zum Dauerschallpegel sollten im Außenbereich* ***Einzelschallpegel von 85 dB(A) (hinsichtlich erheblicher Belästigung) und 94 dB(A) (hinsichtlich langfristiger Gesundheitsschäden)*** *nicht überschritten werden. ... Zusätzlich zur Begrenzung der Einzelschallereignisse hat die Mediationsgruppe aus der Lärmwirkungsforschung weitgehende, in dieser strengen Form noch nirgendwo festgeschriebene Maßstäbe für den zumutbaren Dauerschallpegel bei Fluglärm abgeleitet. Dieses Schutzkonzept sieht folgende Stufen vor:*

- *Ein* ***Alarmwert von 65 dB(A)*** *sollte* ***aus gesundheitlichen Gründen*** *nicht überschritten werden*
- *Ein* ***Schwellenwert von 62 dB(A)*** *sollte zur* ***Vermeidung erheblicher Belästigungen*** *nicht überschritten werden*
- *Ein* ***Vorsorgewert von 60 dB(A)*** *sollte* ***aus Vorsorgegründen*** *als Obergrenze angestrebt werden*."

[13] Eine Fußnote des Mediationsberichtes hierzu lautet: „*So liegt der L_{eq} in Raunheim bei 66 dB(A), dies sind 7 dB(A) mehr als die Ermittlung nach Fluglärmgesetz ergibt*."

Nachtzeit:

Die Mediation hat dem Schutz der Nachtruhe ganz besondere Bedeutung zugemessen. Neben der Festlegung im Mediationsergebnis auf ein Verbot von planmäßigen Flügen in der Nacht am Frankfurter Flughafen, das für einen Zeitraum von 23:00 bis 5:00 Uhr empfohlen wurde, wurden im Rahmen des Mediationsverfahrens auch Schutzwerte für die Nacht definiert, die im Mediationsbericht auf S. 41 dokumentiert sind. Dort heißt es:

„*Der Schutz der Nachtruhe hat nach allgemeiner Einschätzung oberste Priorität. Dem übereinstimmenden Rat der im Verfahren gehörten Fachleute folgend, empfielt die Mediationsgruppe, dass* ***am Ohr des Schläfers ein Einzelschallpegel von 52 bis 53 dB(A) nicht häufiger als 6-10 mal pro Nacht*** *überschritten werden sollte*[14]*. Häufigere Schallereignisse unterhalb dieses Wertes sind nach Ansicht der Fachleute ebenfalls zu vermeiden. Die Mediationsgruppe hat sich daher aus Vororgegründen auch auf einen* ***maximalen Dauerschallpegel von 32 dB(A) am Ohr des Schläfers*** *geeinigt. Dies entspricht einem Wert für den Außenbereich von 47 dB(A)*."

Ich bitte Sie, die Festlegungen der Mediation bei Ihrer Entscheidung über die voraussichtlich beizubringenden Unterlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen.

Maßnahmen zur Lärmreduzierung in weiteren sensiblen Zeitbereichen

Die Fraport AG kündigt im Scoping Papier an, neben dem Ausbau auch das sogenannte Mediationsnachtflugverbot zu beantragen. Das Mediationsergebnis beinhaltet neben dem Nachtflugverbot zum Schutz der Bevölkerung vor übermäßiger Lärmbelastung aber auch folgende Festsetzung im Punkt Nachtflugverbot des Mediationsergebnisses:

„*Darüber* [das Nachtflugverbot] *hinaus befürwortet die Mediationsgruppe, für weitere sensible Zeitbereiche Maßnahmen zur Lärmreduzierung zu ergreifen*."

In der Vorhabensbeschreibung sowie in den Unterlagen der Fraport AG zur Umweltverträglichkeitsprüfung, in denen Umweltauswirkungen beschrieben und bewertet werden, sollten die Maßnahmen enthalten sein, die insbesondere zum Schutz der beiden Nachtrandstunden von 22:00 bis 23:00 Uhr bzw. von 5:00 bis 6:00 Uhr von der Antragstellerin vorgesehen werden. Für eine Bewertung der Lärmbelastungen in diesem Zeitraum ist es auch erforderlich, eine getrennte Berechnung der Belastung vorzunehmen.

---

[14] Eine Fußnote des Mediationsberichtes lautet: "*Die FAG ist der Ansicht, das 55 dB(A) am Ohr des Schläfers einen ungestörten Schlaf gewährleistet. Dies sei durch die Rechtsprechung des BVerwG zu Planfeststellungsbeschlüssen in anderen Flughafenverfahren wiederholt und jüngst bestätigt worden*."

Tagesrandzeiten; Wahl lärmärmerer An- und Abflugverfahren

Im Mediationsverfahren wurden auch zusätzliche lärmmindernde Maßnahmen während der Tageszeit diskutiert. Hierzu heißt es auf S. 43 des Mediationsberichtes:
„*Zusätzlich zur Unterscheidung in Tagzeit und Nachtzeit sollte nach Einschätzung der Mediationsgruppe eine dritte Kategorie, die Tagesrandzeit, eingeführt werden, in der besondere Ruhebedürfnisse berücksichtigt werden sollten. Das gilt für die frühen Morgenstunden (6-8 Uhr) und für die späten Nachmittags- und Abendstunden (18-22 Uhr). Die Mediationsgruppe ist nach Anhörung internationaler Experten der Auffassung, dass in diesen sensiblen Tagesrandzeiten lärmärmere An- und Abflugverfahren gewählt werden sollten.*“

Auch in diesem Punkt möchte ich Sie bitten, in Ihrer Entscheidung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen die Festlegungen der Mediation zu berücksichtigen. Es sollte in den Unterlagen der Fraport dargestellt werden, in wieweit die in der Mediation getroffene Festlegung im Vorhaben berücksichtigt werden soll, und wie sich ggf. die Maßnahmen auf die Darstellung und Bewertung der Lärmauswirkungen niederschlagen.

Mit freundlichen Grüßen

I Presseresonanz (Ausgewählte Beispiele)

Feuerrot heißt laut, mintgrün ist leiser

Dialogforum stellt „Lärmkarten" ins Internet / Wie laut wird es nach dem Flughafen-Ausbau?

RHEIN-MAIN – Wie laut wird es über den Dächern des Rhein-Main-Gebiets bei einer neuen Nordwest-Landebahn am Frankfurter Flughafen? Das Regionalen Dialogforum (RDF) hat den Krach ins Internet gestellt – eine neue Homepage zeigt den Bewohnern zwischen Mainz und Keisterbach, was auf sie zukommen könnte.

Von unserem Redaktionsmitglied Markus Lachmann

Wer die neue Homepage des Regionalen Dialogforums anklickt, sieht zunächst einen bunten Stern, untermalt mit einer Art Fliegendreck. Das Bild lässt sich vergrößern, der Stern erweist sich als grafisch dargestellter „Lärmteppich", der Fliegendreck als Städte und Gemeinden. Rechts ist die Übersichtskarte abgebildet, links findet sich die Legende und allerlei Spielzeug: Man kann sich seinen Wohnort näher ranholen, zwischen dem Lärm im Jahr 2001 und nach einer möglichen Nordwest-Erweiterung des Frankfurter Flughafens wählen. Und als sei das nicht genug, kann wahlweise „Weitbetrachtung", [illegible]

Flugzeug-Gummibärchen zur Stärkung

Dialogforum – Beim Gesprächsabend des Projektteams „Optimierung" führt die Diskussion zwischen FAA-Gutachten und Bewegungskontingenten immer wieder zum Fluglärm

Bei dem Gesprächsabend des Regionalen Dialogforums am Donnerstag ließen sich die Interessierten kein X für ein U vormachen. „Wenn ich lese, wie leise es bei mir ist, und ich hall's heimlich nicht mehr aus, dann krieg' ich Wut", bemerkte etwa eine Dame zum Fluglärm. Und mit Blick auf viel zitierte Durchschnittswerte erklärte ein Lärmgeschädigter: „Der Mensch reagiert nun mal nicht auf Mittelwerte." Damit sprach er die Überflieger an, die einem mitten in der Nacht senkrecht im Bett sitzen lassen.

Eigentliches Thema aber war der Stand des Projektteams „Optimierung", über den Mark Pfeiler und der Verkehrswissenschaftler Martin Schmied referierten. Optimierungspotenzial bestehe etwa bei den technischen Abläufen am Flughafen. Verbesserungen allein würden jedoch nicht ausreichen, um – wie erhofft – den Flughafenausbau obsolet zu machen. Es ging auch um Kooperation zwischen Luft- und Schienenverkehr. In Köln und Stuttgart gäbe es für Flugpassagiere die Möglichkeit, den bisher am Flughafen notwendigen Check-in schon am Bahnhof durchzuführen. Da beginne die Reise direkt mit der Bahnfahrt zum Flughafen.

Viel Diskussionspotenzial bot das FAA-Gutachten der amerikanischen Luftfahrtbehörde. Hier erklärte Martin Schmied, der Grund für voneinander abweichende Ergebnisse seien unterschiedliche Einflussgrößen. Unter Berücksichtigung der damaligen Randfaktoren seien die FAA-Gutachten richtig gewesen. Hauptstreitpunkt dabei ist die Festlegung für die jährliche Anzahl der Flugbewegungen, die mal mit 660 000 und mal mit 800 000 oder höher angegeben wird. Die Fraport wehrt sich gegen eine Festlegung. Mathias Dudek, der für die Fraport da war, erklärte: Es sei weniger das Bewegungs- als vielmehr das Lärmkontingent, das thematisiert werden müsse.

Das Optimierungsteam beschäftigt sich außerdem mit den Kooperationen von Flughäfen, der Einführung eines Risikomanagements oder der Prüfung möglicher Nachtflüge nach Halm. Über die Definition des Begriffes Nachtflugverbot entstand eine längere Debatte. Der Frage, warum Fraport keine Rohdaten an Privatpersonen gebe, entgegnete Dudek, die Daten würden an das Dialogforum weitergeleitet und somit interessierten Bürgern zur Verfügung gestellt.

Immer wieder rückte die Diskussion vom eigentlichen Thema ab zur Fluglärmproblematik. Dabei waren die Fragen so speziell, dass sie nicht ausführlich beantwortet werden konnten. Fluglärm sei nur eine Teilperspektive des Optimierungsteams, und an diesem Abend fehlte der Spezialist für diese Themen. Anwesend dagegen waren Gummibärchen in Flugzeugform, mit denen sich die Teilnehmer stärken konnten. Ein wenig makaber wirkten die Ohrenstöpsel, die zwischen den Süßigkeiten lagen. nm

Informationsabend zum Ausbau des Flughafens

Frankfurt. Zu einer Diskussion über das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau des Frankfurter Flughafens lädt das Regionale Dialogforum am Mittwoch, 9. Juli, um 19.30 Uhr ins Bürgerhaus Goldstein ein. Planungsdezernent Edwin Schwarz (CDU) und Vertreter der Fraktionen des Stadtparlaments stellen sich den Fragen der Bürger. Als Experten stehen zudem Thomas Vitzthum und Horst Amann von der Fraport AG sowie Regine Barth vom Öko-Institut Darmstadt zur Verfügung.

Bereits am Dienstag, 8. Juli, bietet das „Mobile Bürgerbüro" des Regionalen Dialogforums von 9 bis 17.30 Uhr im Saalbau Goldstein Interessierten die Möglichkeit, sich über die Arbeit des Dialogforums und über die Ausbaupläne zu informieren. In einer kleinen Bibliothek befinden sich auch Materialien zu den An- und Abflugrouten der verschiedenen Ausbauvarianten. Unter anderem wird die Handhabung von Schallpegel-Messgeräten erklärt, die auch kostenlos ausgeliehen werden können. Da die Nachfrage nach den Messgeräten sehr groß ist, musste allerdings bereits eine Warteliste angelegt werden. (jge)

Infos zu Lärm und Flughafenausbau

Mobiles Bürgerbüro – Diskussion, Angebote und Ergebnisse in Arheilgen und Wixhausen

Über die Arbeit des Regionalen Dialogforums, die Ergebnisse des Mediationsverfahrens und den Ausbau des Frankfurter Flughafens informiert das Team des mobilen Bürgerbüros im November die Bürger in den Stadtteilen und in der Region.

In der Bezirksverwaltung Arheilgen macht das Bürgerbüro am 6. November von 9 bis 18 Uhr und am 7. November von 9 bis 16 Uhr Halt. Informationen und die Möglichkeit zur Diskussion gibt es in der Bezirksverwaltung Wixhausen am 13. November von 9 bis 18 Uhr und am 14. November von 9 bis 12 Uhr. In der Bibliothek des mobilen Bürgerbüros steht Material zu den Themen Flughafenausbau und Lärmbelästigung zur Verfügung. Auch kann eine Filmreihe zum Thema ausgeliehen werden. Das Team des Bürgerbüros erklärt zudem die Handhabung und Auswertung der Schallpegelmessgeräte, die vor Ort kostenlos tageweise ausgeliehen werden können. Neu im Angebot für Interessierte ist ein Lärmvisualisierungsprogramm für den Computer, mit dem per Mausklick angezeigt wird, wie laut es in einem Wohngebiet ist. *e*

Regionales Dialogforum informiert in Offenbach

cs. OFFENBACH. Das bile Bürgerbüro des Re nalen Dialogforums Flu fen Frankfurt macht Mittwoch, 12. März, Freitag, 14. März, Sta im Offenbacher Rathaus, Berliner St 100. Informiert wird über die Ergeb des Mediationsverfahrens zum Au des Flughafens; in einer „mobilen" Bi thek steht Material unter anderem zu An- und Abflugrouten der Ausbauva ten und zum Thema Lärm zur Verfüg Außerdem können Schallpegelmeßge tageweise unentgeltlich ausgeliehen den. Ein „Lärmvisualisierungs gramm", das vom Hessischen Landes für Umwelt und Geologie berechnet de, erlaubt es, auf dem Bildschirm Mausklick den Lärmpegel und die lärmkonturen über einem bestimm Punkt auf der Landkarte abzulesen. Donnerstag, 13. März, von 14 bis 16 stellt sich Zsolt Gheczy, der Hau schäftsführer der Industrie- und Han kammer Wiesbaden, dem Dialog zum ma „Auswirkungen des Ausbaus Fran ter Flughafen auf die Region Offen aus wirtschaftlicher Sicht". Von 16 18 Uhr beschäftigen sich Hermann Ga vom Bau- und Planungsamt der Stad fenbach und Dieter Faulenbach da C Berater der Stadt, mit den „Auswir gen des Ausbaus Frankfurter Flugh auf die Region Offenbach aus komm ler Sicht".

Eine vollständige Sammlung der Presseberichterstattung zu den RDF-Veranstaltung sind in den Veranstaltungsdokumentationen unter www.regionales-dialogforum.de zu finden.

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 Flughafen		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		Fraport AG
Flugl. K.		Kommission zur Abwehr des Fluglärms Flughafen Frankfurt/Main
Handwerks-tag		Hessischer Handwerkstag
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.
HStT **HStGB**		**Städte und Gemeinden der betroffenen Region in Hessen, entsandt durch den Hessischen Städtetag und den Hessischen Städte- und Gemeindebund:** Darmstadt, Dreieich, Flörsheim, Frankfurt, Hattersheim, Hochheim, Kelsterbach, Mörfelden-Walldorf, Neu-Isenburg, Offenbach, Raunheim, Rüsselsheim.
SDW		Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Hessen e.V.

VhU		Vereinigung hessischer Unternehmerverbände e.V.
VC		Vereinigung Cockpit e.V.
ver.di		Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, ehemals DAG
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