regionales
dialogforum
Flughafen Frankfurt

Jahresbericht RDF

Juli 2003/Juni 2004

Regionales Dialogforum
Flughafen Frankfurt

---

1. VERTRAUEN IN UND DURCH DEN DIALOG – POSITIONSBESTIMMUNG DURCH DEN VORSITZENDEN DES RDF 5

1.1 AUFGABEN UND STRUKTUR DES RDF 8
1.2 DAS FORUM 10
1.2.1 Themen und Schwerpunkte 10
1.2.2 Begleitung der formalen Verfahren 11
1.2.3 Exkursionen des RDF 12
1.3 DIE PROJEKTTEAMS 15
1.3.1 Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“ 15
1.3.2 Projektteam „Ökologie und Gesundheit“ 17
1.3.3 Projektteam „Optimierung“ 19
1.3.4 Projektteam „Langfristperspektiven/No-Regret-Strategie" (LFP) 20
1.3.5 Projektteam „Nachtflugverbot“ 23
1.4 STAND DER RESTANTENLISTE – ALLE AUFTRÄGE AUFGEGRIFFEN 24
1.5 ABGESCHLOSSENE GUTACHTEN IM RAHMEN DES RDF UND IHRE ERGEBNISSE 25
1.5.1 Gutachten „Ermittlung Externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt Main“ 25
1.5.2 Synopse „Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafens Frankfurt“ 27
1.6 LAUFENDE GUTACHTEN IM RAHMEN DES RDF 29
1.6.1 Konzepterstellung zur Einführung eines regionalen Umweltmonitorings 29
1.6.2 Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt 29
1.6.3 Risikomanagement 31
1.6.4 Regionale Lärmminderungsplanung 31

2. VERSTÄNDIGUNG DURCH DIALOG – DIE PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT DES RDF 32

2.1 DIE PRESSE- UND ÖFFENTLICHKEITSARBEIT 32
2.1.1 Die Pressearbeit 32
2.1.2 Die RDF-Broschüre 32
2.1.3 Der „dialog brief“ 32
2.1.4 Internet 32
2.2 DIALOG MIT DER REGION 33
2.2.1 Das Bürgernetzwerk 33
2.2.2 Themendialog zum Fluglärmmonitoring 34
2.2.3 Themendialog zum Planfeststellungsverfahren 34
2.2.4 Themendialog: Günstige Urlaubsflüge kontra Nachtruhe? 35
2.2.5 Themendialog zum Sinkflugverfahren CDA 36
2.2.6 Themendialog: Nordwestbahn – Fakten zur Risikodebatte 36
2.2.7 Das Bürgerbüro 37
2.2.8 Mobiles Bürgerbüro 38
2.2.9 Schulbesuche 38

3. AUSBLICK 2. HALBJAHR 2004 40

3.1 AUFGABEN UND INHALTLICHE SCHWERPUNKTE FÜR DAS RDF UND DIE PROJEKTTEAMS 40
3.2 DAS BÜRGERBÜRO 41
3.3 DIALOG MIT DER REGION 42
3.4 INTERNET – RDF BÜNDELT INFORMATION UND ERWEITERT ANGEBOT 42

4. ANHANG 43

A MITGLIEDER DES RDF 43
B GESCHÄFTSORDNUNG DES RDF 45
C BEGLEITUNG DES VERFAHRENS 49
D ÜBERSICHT ÜBER DAS ARBEITSPROGRAMM DES RDF 50
D-1: Inhaltsübersicht des Arbeitsprogramms (Stand: 30. März 2004) 50
D-2: Strukturübersicht der Arbeitsprogramme 56
E AUSGABEN „DIALOG BRIEF“ 61
F STECKBRIEFE LAUFENDER GUTACHTEN 65
F-1: Gutachten „Konzepterstellung zur Einführung eines regionalen Umweltmonitorings“ 65
F-2: Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt 67
F-3: Risikomanagement 69
F-4: Regionale Lärmminderungsplanung 72
G STECKBRIEFE ABGESCHLOSSENER GUTACHTEN 73
G-1: Gutachten „Ermittlung Externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt Main“ 73
G-2: Gutachten „Synopse ‚Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafens Frankfurt’“ 75
H PRESSERESONANZ (AUSGEWÄHLTE BEISPIELE) 77
I GLOSSAR/ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS 80
I-1: Abkürzungsverzeichnis Mitglieder des RDF 80
I-2: Verzeichnis/Glossar der im Text verwendeten Abkürzungen 81

1. Vertrauen in und durch den Dialog – Positionsbestimmung durch den Vorsitzenden des RDF

Die Grundlage für die Arbeit des RDF ist das Mediationsergebnis. Bestandteile dieses Mediationsergebnisses sind neben der Optimierung, dem Anti-Lärm-Pakt und dem Regionalen Dialogforum selbst das Nachtflugverbot und der Flughafenausbau. Gerade an den beiden Bestandteilen Nachtflugverbot und Flughafenausbau werden die unterschiedlichen Positionen in der Flughafendiskussion deutlich. Im RDF sitzen zum einen Akteure, die ankündigen gegen das Nachtflugverbot zu klagen und andere, die bereits jetzt mit juristischen Schritten den Ausbau verhindern wollen. Wie ist es möglich, dass Akteure, die so unterschiedliche Interessen vertreten, im Regionalen Dialogforum zusammenarbeiten?

Dazu war es hilfreich, dass die Mediationsgruppe einzelne Komponenten des Mediationspakets untrennbar miteinander verbunden hatte. Auf diese Weise konnte sichergestellt werden, dass sich die Akteure beteiligen: Wer den Ausbau wollte, musste ein Nachtflugverbot akzeptieren und umgekehrt. Die vergangenen vier Jahre gemeinsamer Arbeit haben bei allen Beteiligten für mehr Verständnis und Achtung vor der Meinung der Anderen gesorgt. Die Auseinandersetzungen sind zwar nach wie vor kritisch, teilweise auch kontrovers, aber im persönlichen Umgang immer respektvoll. Das war in der Diskussion um den Flughafen nicht immer der Fall. Dass es darüber hinaus weitere handfeste Erfolge zu vermelden gibt, ist umso erfreulicher. Eins ist deutlich geworden: Das RDF bewegt etwas, setzt konkrete Maßnahmen in die Tat um und bewirkt damit konkrete Vorteile für die Menschen der Region. Dies wird auch im vorliegenden Jahresbericht deutlich.

Die voranschreitenden formalen Verfahren stellten den regionalen Dialog in diesem Berichtszeitraum auf eine Bewährungsprobe. Eine überwiegende Zahl von Kommunen thematisierte ihre Bedenken, ihre rechtliche Position im formalen Verfahren könnte durch die Beteiligung am Dialog möglicherweise geschwächt werden. Deshalb ließen sie auf Anraten ihrer Rechtsvertreter die Arbeit im RDF zunächst ruhen. Eine rechtswissenschaftliche Expertise konnte diese Befürchtung jedoch entkräften und den Weg freimachen, den Dialog im RDF mit allen Kräften fortzuführen. Diese Phase des Dialogs führte allen Beteiligten vor Augen, dass im Spannungsfeld der Flughafenentwicklung ein Engagement für die Region Mut und Vorsicht zugleich erfordert. Dies führte bei den Mitgliedern des RDF zu einer größeren Klarheit über die Chancen eines solch informellen und offenen Dialogs, der die Interessen, die in den formalen Verfahren vertreten werden, nicht beeinflusst.

Dabei ist es häufig die Aufgabe der Beteiligten, die Interessen ihrer Institution im RDF zu vertreten und gleichzeitig die im RDF gefundenen Kompromisse in ihrer Institution zu verteidigen. Daraus resultiert die Gefahr, dass die Akteure der Kritik beider Seiten gegenüber stehen: Im RDF wird die Zusage als nicht ausreichend kritisiert, die eigene Institution hingegen beanstandet sie als zu weitgehend. Das RDF selbst ist in einer ähnlichen Rolle. Manchen Menschen gehen die Fortschritte, die das RDF erreicht, nicht weit genug. Andere hingegen sehen darin eine Bedrohung ihrer Existenz. Beide Standpunkte muss das RDF ernst nehmen, wenn es auf der Basis des Meditationsergebnisses Kompromisse erzielen will. Der Weg zum Kompromiss kann dabei lang und steinig sein. Eine Entscheidung durch einzelne Akteure könnte schneller erreicht werden, ein Kompromiss, der von allen getragen wird, ist jedoch nachhaltiger.

Ein Beispiel hierfür ist das Thema Fluglärmmonitoring. Seit Jahren streiten die Anrainer-Kommunen mit dem Flughafen, wie Fluglärm und -routen zu erfassen und darzustellen sind. Bei diesem Thema konnte das RDF einiges bewegen. Nach intensiver Arbeit in der Mediation und im RDF ist eine Lösung zur Fluglärmdarstellung nun greifbar. Mit einer Basislösung wird das RDF Anfang 2005 ins Internet gehen. Wie groß der Bedarf an transparenter und neutraler Information zum Thema Fluglärm ist, haben die Bürgerinnen und Bürger auf zahlreichen RDF-Veranstaltungen deutlich gemacht (siehe Kapitel 2.2.1). Das Thema Fluglärmmonitoring ist ein Beispiel dafür, dass das RDF in die Realisierungsphase getreten ist. Dies zeigen auch einzelne Lärmminderungsmaßnahmen: In diesem Jahr führte die Deutsche Flugsicherung erste Flüge durch, bei denen der Kontinuierliche Sinkflug (CDA) erprobt wird, weitere sollen im Sommer folgen. Außerdem konnte kurzfristig eine lärmmindernde Landeklappenstellung eingeführt werden. In nur wenigen Monaten wurde diese Maßnahme identifiziert und in das Luftfahrthandbuch aufgenommen. Damit ist sie für alle Lufthansa-Piloten weltweit verbindlich. Weitere Maßnahmen mit Potenzial zur Lärmminderung, die derzeit im RDF bearbeitet werden, sind: die versetzte Landeschwelle, das sogenannte Steilstartverfahren (ICAO Procedure-A) und ein steilerer Anflug. Hierzu arbeitet das RDF zukünftig noch enger mit der Fluglärmkommission zusammen.

Eine große Herausforderung für das RDF ist und bleibt es, die Einführung des Nachtflugverbotes am Flughafen Frankfurt zu begleiten. Das RDF hat hierzu bereits 2002 prüfen lassen, inwiefern das Nachtflugverbot rechtlich machbar ist. Die Gutachter bescheinigten, dass das Nachtflugverbot juristisch prinzipiell machbar ist. Außerdem benannten sie wichtige Maßnahmen, die eine Einführung des Nachtflugverbots erleichtern beziehungsweise dieses dauerhaft absichern: Antrag für Nachtflugverbot im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, Zusammenschluss der Flughäfen in Hahn und Frankfurt zu einem Flughafensystem und Konformität der Entscheidungen zum Nachtflugverbot mit dem EU-Recht. Das RDF und vor allem Fraport haben diese Forderungen aufgenommen und umgesetzt. Die Fraport AG hat dem Regierungspräsidium Darmstadt am 9. September 2003 Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren zur Prüfung eingereicht. In dem Antrag ist das Nachtflugverbot enthalten, sowohl für die geplante Landebahn als auch für das bestehende System. Bereits 2002 stellten die Betreibergesellschaften des Frankfurter Flughafens und des Flughafens Hahn einen Antrag für ein gemeinsames Flughafensystem. Der Antrag liegt nun bei der Europäischen Union.

Neben der juristischen Absicherung war es wichtig zu untersuchen, ob ein Nachtflugverbot auch praktisch umsetzbar ist. Das 2004 fertiggestellte Gutachten des Regionalen Dialogforums stellt fest, dass das Nachtflugverbot in Frankfurt auch praktisch realisierbar ist. Damit ist eine weitere Hürde auf dem Weg zum Nachtflugverbot genommen. Alle planmäßigen Flugbewegungen zwischen 23.00 und 5.00 Uhr am Flughafen Frankfurt sind im Prinzip verlagerbar. Das heißt, sie können entweder zeitlich verschoben oder räumlich auf einen anderen Flughafen verlagert werden. Dabei entstehen jedoch wirtschaftliche Konsequenzen, die weiter betrachtet werden müssen. Gerade beim Thema Nachtflugverbot hat das RDF mehrfach deutlich machen können, dass ein Nachtflugverbot für die belastete Region machbar ist und wie der Weg dorthin gegangen werden sollte. Solange dieses Ziel nicht erreicht ist, wird sich das RDF weiter dafür einsetzen.

In den Medien beherrschte im Berichtszeitraum ein Thema die Schlagzeilen, das auch die Menschen der Region bewegt: Wie hoch ist das Risiko eines Absturzes auf das Chemiewerk Ticona? Dieses Thema wurde schon im Mediationsverfahren aber auch gleich zu Beginn des Regionalen Dialogforums im Jahr 2000 für wichtig erachtet.

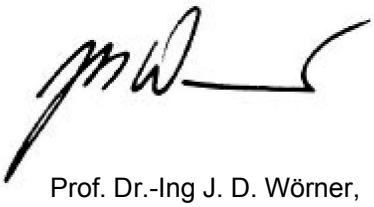
Bereits gegen Ende der Mediation schlug die Mediationsgruppe vor, eine Arbeitsgruppe einzurichten. Diese sollte daran arbeiten, parallel zu den anstehenden Rechtsverfahren das Risiko abzuschätzen, das mit mehr Flugbewegungen am Frankfurter Flughafen verbunden ist. Das Risiko sollte dann gemeinsam bewertet und organisiert kommuniziert werden. Mit dieser Empfehlung legte die Mediationsgruppe den Grundstein für die Diskussion des Risikos von Flugzeugabstürzen im Umfeld des Flughafens Frankfurt in der darauf folgenden Ausbaudiskussion sowohl im RDF aber auch im Raumordnungsverfahren. Diese Diskussion ist im Expertenkreis und dank des RDF auch mit der Öffentlichkeit ausführlich geführt worden (siehe Kapitel 2.2.5). Darüber hinaus führten die Mitglieder des Forums und des zuständigen Projektteams „Optimierung“ schon vor der öffentlichen Risikodiskussion die Arbeit aus der Mediation zum Risiko von Flugzeugabstürzen fort. Um das Risiko eines Absturzes so gering wie möglich zu halten, lässt das RDF ein Konzept zur Risikominimierung und zum Risikomanagement für den Flughafen Frankfurt erarbeiten. Dieses umzusetzen wird eine wesentliche Aufgabe der Zukunft sein.

Die Lärmbelastung in der Region zu reduzieren, ist eine essentielle Aufgabe des RDF. Neben seinem Einsatz für Schallschutzmaßnahmen und für das Nachtflugverbot konnte das RDF hier auch den wissenschaftlichen Erkenntnisgewinn vorantreiben. In einer Machbarkeitsstudie wurden circa 60 Methoden identifiziert, mit denen die Belästigungswirkung von Fluglärm untersucht werden kann. Nachdem die Machbarkeitsstudie nun abgeschlossen ist, sollen in diesem Jahr die Untersuchungen der Hauptstudie in der Region beginnen. Diese Studie ist ein wichtiger Baustein in der Diskussion um Schutzmaßnahmen, da sie im Gegensatz zu vielen anderen Studien die Belästigungswirkung durch Fluglärm untersucht und nicht die direkten gesundheitlichen Auswirkungen. Untersucht wird die Belästigung durch Fluglärm tags und nachts sowie der Einfluss auf die Lebensqualität. Hierzu werden Interviews mit Betroffenen durchgeführt. Mit Ergebnissen ist Mitte 2006 zu rechnen.

Im abgelaufenen Berichtsjahr konnte das RDF mit den angeführten Beispielen sowohl das Vertrauen innerhalb des Forums als auch bei den Menschen der Region stärken. Die Kontinuität des Dialogs und der Wissensgenerierung über die letzten Jahre wird nun auch für Außenstehende durch konkrete Erfolge sichtbar. Die zunehmende Konzentration auf Maßnahmen und der politische Druck für einen Ausgleich von Kosten und Nutzen wird in Zukunft die Anforderungen an das RDF und die darin vertretenen Akteure weiter erhöhen. Je konkreter die Themen und Ergebnisse werden, umso deutlicher treten auch die kritischen Punkte hervor.

Eine große Chance liegt dabei nach wie vor in der Informalität des RDF. Einerseits verbindet sich mit dieser Informalität immer wieder eine mangelnde Handlungsfähigkeit. Andererseits gewinnen die Mitglieder des RDF jedoch gerade dadurch die Freiheit, Neues zu denken, zu diskutieren und zu empfehlen beziehungsweise zu fordern. Dabei können sie über den in den formalen Verfahren gegebenen Rahmen hinaus gehen.

Auf diese Weise kann es im Dialog keine triumphierenden Gewinner geben aber eben auch keine niederschmetternden Niederlagen. Diesen Weg des Kompromisses müssen alle Beteiligten weitergehen. Das „und“ anstelle des „oder“ möglich zu machen, bedeutet einen Gewinn für die Menschen in der Region.



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

1.1 Aufgaben und Struktur des RDF

Das Regionale Dialogforum 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]

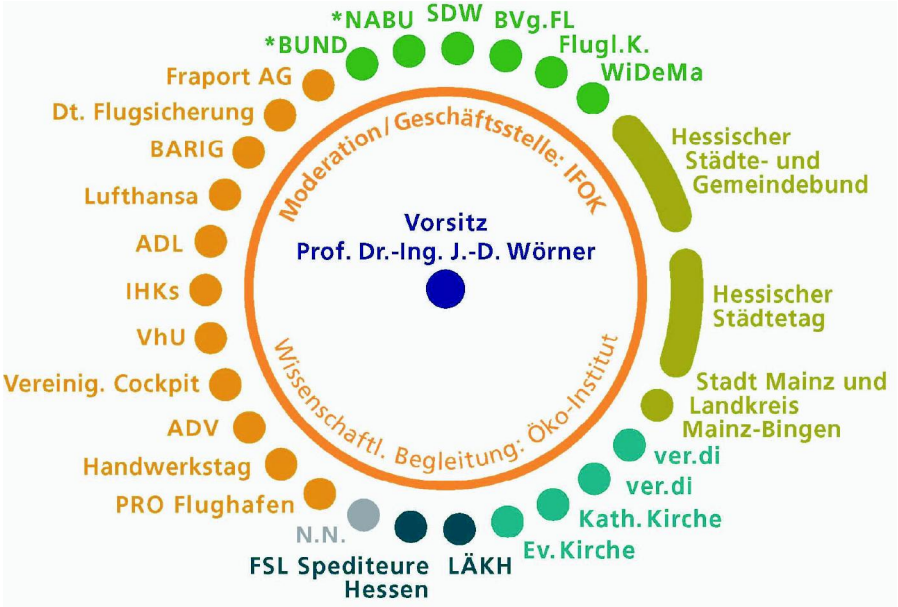
Neben dem Dialog ist es explizite Aufgabe des RDF, die Umsetzung des Mediationspaketes zu begleiten und zu unterstützen. Zentrale Aufgabenstränge, die in den weiteren Kapiteln dargestellt werden, waren im vergangenen Berichtsjahr:

- ein Verlagerungskonzept für die Flüge in der Nacht zu entwickeln,
- die Risikodebatte mit der Öffentlichkeit zu organisieren und ein Risikomanagement zur Reduzierung bestehender externer Risiken voranzutreiben,
- die Hauptstudie zur Untersuchung der Belästigungswirkung von Fluglärm in der Region zu konzipieren,
- ein Konzept für ein transparentes, verständliches, glaubwürdiges und handlungsorientiertes Fluglärmmonitoring zu erarbeiten.

Diese Aufgaben sind nicht allein durch das Forum, das Entscheidungsgremium des RDF, zu bewältigen. Intensive Vorarbeiten leisten die Bürgerinnen und Bürger in den Dialogveranstaltungen und die Mitglieder der fünf Projektteams des RDF. Weiterhin sind zeitlich begrenzte Kleingruppen, Begleitkreise und Task-Forces eingesetzt, die sich mit schwierigen, aber dringlichen Detailfragen beschäftigen. In den Arbeitsgruppen arbeiten rund 120 weitere Personen der Region, neben Vertretern der im RDF repräsentierten Institutionen auch zahlreiche Bürgerinnen

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

und Bürger, die sich ehrenamtlich engagieren. Auch Mitglieder aus dem Bündnis der Bürgerinitiativen, das die Teilnahme am RDF selbst ablehnte, sind in den Projektteams des Regionalen Dialogforums vertreten. Die fünf Projektteams haben im Zeitraum von Juli 2003 bis Juni 2004 bis zu zehnmal getagt. Darüber hinaus wurde am 15. Juni 2004 das Hearing der Nachtflieger veranstaltet (siehe Kapitel 1.3.5).



Am Regionalen Dialogforum beteiligte Institutionen (Stand: Juni 2004)
Mitglieder des RDF (siehe Anhang A)
Verzeichnis der Abkürzungen (siehe Anhang J)

Im Sommer 2003 teilte die Mehrheit der kommunalen Vertreter dem Vorsitzenden des RDF mit, dass sie ihre Teilnahme am RDF, insbesondere im Hinblick auf mögliche Folgen in den formalen Verfahren, über die Sommerpause des RDF überprüfen müsste. Die Vertreter der Städte und Gemeinden befürchteten, ihre Mitarbeit im RDF und der damit erreichte Kenntnisstand könnte bei zukünftigen Rechtsstreitigkeiten gegen sie verwendet werden. In einem von mehreren kommunalen Vertretern verfassten Schreiben vom 14. Mai 2003, heißt es: „Hierzu tritt die Gefahr, dass die weitere Teilnahme am RDF den Kommunen in Verwaltungs- und Gerichtsverfahren unter Zurechnungsgesichtspunkten zum Nachteil gereicht.“

Auch ein Repräsentant des Hessischen Städte- und Gemeindebundes sowie der Repräsentant der Bürgerinitiative WIDEMA hatten mitgeteilt, dass sie im RDF, bis zur Klärung der Auswirkungen einer Dialogteilnahme auf ihre rechtliche Position in den formalen Verfahren, pausieren würden. Für die Klärung dieser für die weitere Dialogführung wichtigen Fragestellung konnte der Bundesverwaltungsrichter a. D. Professor Dr. Dr. utr. Jörg Berkemann gewonnen werden. Dieser bescheinigte den RDF-Mitgliedern in einer juristischen Stellungnahme, dass ihre rechtliche Position in den formalen Verfahren durch die Beteiligung am Dialog nicht geschwächt wird. Gleichzeitig empfahl Professor Berkemann weitere vertrauensbildende Maßnahmen zu ergreifen, die eine weitere Teilnahme aller relevanten Akteure und ein "offenes" Arbeitsklima erleichtern. In diesem Sinne passten die Mitglieder in einem gemeinsamen Diskussionsprozess die Geschäftsordnung des RDF der Arbeitsweise des Gremiums an und verabschiedeten diese

überarbeitete Geschäftsordnung am 19. März 2004 (Anhang B). Damit konnte die weitere Mitarbeit aller RDF-Mitglieder im Interesse der Bürgerinnen und Bürger in der Region sichergestellt werden.

Die Arbeiten des Regionalen Dialogforums, 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 wurden von der Hessischen Landesregierung 1,275 Mio. € und von der Fraport AG 1,025 Mio. € in diesem Fonds bereitgestellt. Zusätzlich konnte die Restsumme von 306.000 € aus dem Vorjahr in das Kalenderjahr 2003 übertragen werden. Für das Kalenderjahr 2004 setzen sich die zur Verfügung stehenden Mittel des reduzierten Gesamtbudgets wie folgt zusammen (Stand Juni 2004): von der Hessischen Landesregierung 1,175 Mio. € und von der Fraport AG 1,125 Mio. € (darin enthalten ist ein Übertrag des Fraport-Anteils in Höhe von 225.000 € aus dem Jahr 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 Das Forum

1.2.1 Themen und Schwerpunkte

Das Thema „Risiko“ prägte die Arbeiten des Forums im Berichtszeitraum besonders und vielfältig: Bereits Ende 2003 beauftragte das RDF das Unternehmen Det Norske Veritas, ein Gutachten zum Thema „Risikomanagement“ durchzuführen (siehe Kapitel 1.6.3). Als die verschiedenen Gutachten zu Risikoanalysen im Auftrag der Fraport AG und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung sowie deren Qualitätssicherung vorlagen und die Stellungnahme der Störfallkommission, erstellt im Auftrag des Bundesumweltministeriums[4], veröffentlicht wurde, lud das RDF die Gutachter und Experten zu seiner Sitzung am 26. Januar 2004 für eine vertiefende Fachdiskussion ein[5]. Um auch öffentliche Transparenz in der Risikodiskussion zu schaffen und Gelegenheit für eine ausführliche Debatte zu dem komplexen Thema zu bieten, führte das RDF im April 2004 eine öffentliche Veranstaltung durch. Dort hatten Bürgerinnen und Bürger erstmals die Möglichkeit, ihre Fragen direkt an Vertreter der Störfall-

[2] IFOK GmbH, Bensheim.
[3] Öko-Institut e. V., Darmstadt.
[4] Die Städte Hattersheim und Kelsterbach sowie das Unternehmen Ticona hatten sich an das Bundesumweltministerium gewandt und darum gebeten, die Störfallkommission mit einer Stellungnahme zum geplanten Ausbau des Flughafens Frankfurt/Main unter Berücksichtigung der Ticona-Problematik zu beauftragen.
[5] Den Vorsitzenden der Störfallkommission (SFK), Professor Christian Jochum sowie die Gutachter der Risikoanalysen zum Ausbau des Flughafens Frankfurt: Professor Hartmut Fricke, Gesellschaft für Luftverkehrsforschung, Jürgen Farsbotter, RWTÜV, Dr. Helmut Spangenberger, TÜV-Pfalz und Dr. Carl Oliva, Büro Oliva.

kommission, des TÜV-Pfalz, der Gesellschaft für Luftfahrtverkehrsforschung, der Fraport AG, der Det Norske Veritas und des TÜV-Hessen zu stellen (siehe Kapitel 2.2.6).

Die zentralen Diskussionspunkte und die vereinzelt offen gebliebenen Fragen aus der öffentlichen Veranstaltung konnten erneut mit den Experten auf der Sitzung des Forums am 7. Mai 2004 geklärt werden. Das Resümee aus den Diskussionen: Aus Sicht des RDF ist es wichtig, dass die standortspezifischen Besonderheiten bei der Bewertung des Risikos beachtet werden. Hierzu zählen vor allem die Vogelschlagproblematik, die zusätzliche Berücksichtigung von Flugunfällen auch ohne Todesfolgen und bestehende wie auch geplante Gewerbegebiete im direkten Umfeld. Bezüglich Ticona waren sich die involvierten Gutachter einig, dass bei einem Absturz die kritischen Folgen auf das Firmengelände des Chemiewerkes beschränkt blieben.

Um die Risiken eines Flugzeugabsturzes so gering wie möglich zu halten, lässt das RDF derzeit ein Konzept zur Risikominimierung und zum Risikomanagement für den Flughafen Frankfurt erarbeiten. In diesem Zusammenhang fordert der Vorsitzende des RDF, dass besonders unsicheren Airlines die Überflug- und Landerechte entzogen und die Listen mit diesen besonders unsicheren Flugzeugen und Fluggesellschaften offengelegt werden. Damit könnten Bewertungen und Verbote vereinheitlicht werden.

1.2.2 Begleitung der formalen Verfahren

Im Berichtszeitraum ging das Zulassungsverfahren zum Flughafenausbau nach dem Raumordnungsverfahren (Abschluss durch die landesplanerische Beurteilung im Juni 2002) und dem Scopingtermin zum Planfeststellungsverfahren (April 2003) in eine weitere Phase: Die Fraport AG reichte am 9. September 2003 ihren Planfeststellungsantrag ein.

Auf seiner Sitzung am 19. September 2003 in Hofheim bekam das RDF die relevanten Auszüge des Antrags zum Nachtflugverbot vorgestellt: Die Fraport AG hat darin beantragt, dass nach der Inbetriebnahme der Landebahn Nordwest Luftfahrzeuge ab dem ersten Tag der Flugplanperiode auf dem gesamten Start- und Landebahnsystem des Flughafens Frankfurt am Main an allen Wochentagen in der Zeit von 23.00 Uhr bis 5.00 Uhr Ortszeit weder starten noch landen dürfen. Das RDF würdigte diesen Schritt als einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zum Nachtflugverbot in Frankfurt. Denn mit diesem Antrag wird eine zentrale Forderung aus dem juristischen Gutachten zur Machbarkeit des Nachtflugverbots erfüllt. Nun klärt das RDF im nächsten Schritt das Problem der Verspätungen (Ursachen und Umgang mit Verspätungen) und die Möglichkeiten der Vermeidung.

Das RDF-Gutachten der AirLog GmbH zur Verlagerbarkeit von Nachtflugbewegungen (Praxisorientiertes Umsetzungskonzept, siehe Kapitel 1.6.2) ergänzte die Arbeiten des RDF zum Thema Nachtflugverbot um einen ganz wesentlichen Punkt. AirLog kommt in dem Gutachten zu dem Ergebnis, dass alle planmäßigen Flugbewegungen zwischen 23 und 5 Uhr am Flughafen Frankfurt prinzipiell verlagerbar sind. Das heißt, sie können entweder zeitlich verschoben oder räumlich auf einen anderen Flughafen verlagert werden, wobei allerdings wirtschaftliche Konsequenzen entstehen, die weiter betrachtet werden müssen.

Die Unterlagen der Fraport AG zum Planfeststellungsverfahren wurden im Berichtszeitraum noch nicht offen gelegt, da die Vervollständigung der Unterlagen der Fraport AG zum Planfeststellungsverfahren zum Ende des Berichtszeitraums noch nicht abgeschlossen war. Das Regierungspräsidium hat in einem Schreiben die aus seiner Sicht notwendigen beziehungsweise voraussichtlichen Nachforderungen an Fraport mitgeteilt. Einige Fragen, die im letzten Jahresbericht zu den Inhalten der Unterlagen formuliert wurden, sind aufgrund der noch nicht erfolgten Offenlegung noch offen:

- Wie wird die zukünftige Kapazität des Flughafens auf 660.000 Bewegungen begrenzt, beziehungsweise wird eine bestimmte Lärmobergrenze festgelegt und wenn ja, wie ist dies durchzuführen?
- 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 das Risiko am Standort Frankfurt minimieren?

1.2.3 Exkursionen des RDF

Im Berichtszeitraum führte das RDF für Mitglieder des Forums und der Projektteams erstmals Exkursionen durch. Diese geben den Teilnehmenden die Möglichkeit, sich direkt vor Ort ein Bild von der Situation zu machen und damit sachgerechter urteilen zu können. Insbesondere durch die Exkursion des RDF zum Chemiewerk Ticona, zum Nachtluftpoststern am Frankfurter Flughafen und zum Flughafen Hamburg konnten viele wichtige Fragen geklärt werden.

Außerdem wird durch die Treffen von RDF-Delegationen mit politischen Entscheidungsträgern, wie im Fall der Exkursion nach Brüssel, der Dialog mit der politischen Ebene angestoßen. So können in direkten persönlichen Gesprächen mit den Verantwortlichen Unklarheiten des politischen Prozesses beseitigt und die Notwendigkeit der Umsetzung des Mediationspaketes verdeutlicht werden.

Exkursion zum Chemiewerk Ticona

Liegt das Chemiewerk Ticona im Weg?

Eines der immer wiederkehrenden Schlagworte im Zusammenhang mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens ist „BF3“. Hierbei handelt es sich um ein als besonders aggressiv eingeschätztes Gas, das im Ticona-Werk (Celanese AG) verarbeitet wird und die Frage nach einem möglichen Überflug- beziehungsweise Absturzrisiko für die Region und für die rund tausend Mitarbeiter aufwirft. Aus diesem Grund unternahm das RDF am 31. Oktober 2003 eine Exkursion zum Chemiewerk Ticona, in deren Rahmen die RDF-Mitglieder nicht nur die Möglichkeit hatten, sich ein Bild von der Lage vor Ort zu machen, son-

dern auch die Ansichten der Firma Ticona kennen lernen konnten. Dies ermöglicht eine bessere Einschätzung der geführten Risiko-Diskussion.

Delegationsreise nach Brüssel

Das RDF im Gespräch mit EU-Vertretern

Das RDF sucht nicht nur den Dialog mit der Region, sondern auch auf den politischen Ebenen, wie der EU. Eine Delegation des RDF reiste am 10. November 2003 unter der Leitung seines Vorsitzenden Professor Johann-Dietrich Wörner nach Brüssel, um hier für das Mediationspaket Flughafen Frankfurt zu werben. Der Fokus an diesem Tag lag auf Gesprächen mit Vertretern der Europäischen Kommission – sowohl mit der Generaldirektion Verkehr und Energie (DG TREN), Ronny Rohart, als auch mit der Generaldirektion Umwelt (DG ENV), Peter Gammeltoft und Gilles Paque. Daneben fanden Besprechungen mit folgenden Personen statt:

- Stephanos Anastasiadis, Transport and Environment (T & E), einem Dachverband verschiedener Nichtregierungsorganisationen in Brüssel,
- Giancarlo Crivellaro, Associaton of European Airlines (AEA),
- Michael Gahler, Mitglied des Europäischen Parlaments, CDU,
- Wim Kersten, Mitarbeiter von Alexander de Roo, MdEP und Berichterstatter zur Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EC des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002).

Das Ergebnis der Exkursion: Das Nachtflugverbot für den Frankfurter Flughafen kann in Übereinstimmung mit dem EU Recht eingeführt werden. Die Verantwortung für betriebliche Regelungen und damit auch dafür, ein Nachtflugverbot umzusetzen, liegt bei den Mitgliedsstaaten. Wichtig ist, dass das sogenannte Diskriminierungsverbot beachtet wird, also Fluggesellschaften aus anderen Mitgliedsstaaten nicht benachteiligt werden dürfen. Außerdem müssen bestimmte Anforderungen an das Verfahren eingehalten werden: Es muss eine Kosten-Nutzenanalyse durchgeführt werden und alle betroffenen Gruppen müssen gehört werden. Dies ist aber im formalen Verfahren nach deutschem Recht ohnehin erforderlich, so dass hier wohl keine zusätzliche Arbeit notwendig ist, vor allem auch weil das RDF hier schon so umfassend vorgearbeitet hat. Die Rolle des RDFs wird diesbezüglich von den Vertretern der EU-Kommission sehr positiv beurteilt.

Exkursion Nachtluftpoststern

Information vor Ort am Nachtluftpoststern

Der Frankfurter Flughafen ist nicht nur ein wichtiger Knotenpunkt für Reisende, sondern auch für zwölf von jährlich 70 Millionen in Deutschland zu verteilenden Briefen und Ansichtskarten, die nach Angaben der Deutschen Post am sogenannten „Nachtluftpoststern“ umgeschlagen werden. Seinen Namen verdankt der Umschlagplatz der Tatsache, dass die Postsendungen von Passagiermaschinen sternförmig nach Frankfurt ein- und ausgeflogen werden. Einer Einladung der Deutschen Post folgend, hatte das RDF am 13. November 2003 die Möglichkeit, die hinter dem Nachtluftpoststern stehende Logistikkette kennen zu lernen. Das jetzige Verteilungssystem hängt wesentlich davon ab, wie das Nachtflugverbot ausgestaltet wird. Die Empfehlung der Mediationsgruppe sieht eine Verlagerung der stattfindenden Post-, Fracht- und Charterflüge vor. Die Besichtigung des Nachtluftpoststerns erlaubte Mitgliedern des RDF und der Projektteams, sich ihr Bild direkt am Ort des Geschehens zu machen.

Exkursion nach Hamburg

Die Lärmschutzhalle des Hamburger Flughafens

Die Themen „Schutz vor Lärm durch Triebwerksprobeläufe“ sowie die „Wartung des A380“ in Frankfurt spielen eine bedeutende Rolle in der öffentlichen Diskussion um die geplanten Erweiterungsmaßnahmen am Flughafen Frankfurt. In Hamburg verfügt der Flughafen über eine Lärmschutzhalle. Zusätzlich sind Werften von Airbus und Lufthansa vor Ort. Die Mitglieder des RDF konnten durch die Exkursion direkt vor Ort einen Eindruck gewinnen. Außerdem erbrachten die Diskussionen mit Vertretern der jeweiligen Institutionen neue Erkenntnisse für die weitere Arbeit im RDF, insbesondere zum Themenkomplex Schallschutz.

Auf dem Programm standen eine Besichtigung des Hamburger Flughafens inklusive der neuen Lärmschutzhalle und ein Besuch bei den Airbuswerken in Hamburg-Finkenwerder. Außerdem konnten sich die RDF-Mitglieder bei Lufthansa Technik umfassend darüber informieren, wie Flugzeuge gewartet und überholt werden.

Zur Lärmschutzhalle erhielten die Mitglieder des RDF folgende Informationen: Der Check der Triebwerke ist wichtiger Bestandteil der Wartung und Überholung von Flugzeugen durch die Lufthansa Technik AG. Die in diesem Zusammenhang durchzuführenden Probeläufe erfolgen mit unterschiedlicher Triebwerksleistung. Bis zum Jahr 2001 stand für diese Probeläufe nur eine

Lärmschutzhalle zur Verfügung, in der aus technischen Gründen keine großen Jets wie A 300, A330, 340, B747 und andere getestet werden konnten. Die Probeläufe für diese Flugzeugtypen mussten im Freien des Flughafengeländes durchgeführt werden. Um die daraus resultierende Lärmbelastung auf einen Spitzenschallpegel von maximal 65 dB(A) zu reduzieren, wurde eine neue Lärmschutzhalle entwickelt und gebaut, die seit ihrer Inbetriebnahme Ende 2001 für die großen Jets bis hin zum Jumbo zur Verfügung steht. Der Grundriss der Halle entspricht in etwa den Abmessungen eines Fußballfeldes. Für den Triebwerkstest hinter den verschlossenen "Akustiktoren" schließt die Lärmschutzhalle das Flugzeug von drei Seiten und dem Dach her ein. Lediglich die Rückseite der Halle bleibt geöffnet, damit die Abgase austreten können.

Nach Aussage der Fraport AG sind Lärmschutzeinrichtungen im Zusammenhang mit Triebwerksprobeläufen geplant. Wie diese konkret aussehen, ist derzeit noch nicht entschieden.

1.3 Die Projektteams

1.3.1 Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“

Die Mitglieder des Projektteams fokussierten ihre Arbeit in diesem Jahr auf zwei Schwerpunkte: die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen und die Einrichtung eines umfassenden Fluglärmmonitoring-Systems. Für beide Schwerpunke setzte das Projektteam Kleingruppen ein, um die umfassende Arbeit möglichst schnell voranzutreiben. Daneben wurde ein Gutachten zur Regionalen Lärmminderungsplanung vergeben. Als weiteres wichtiges Thema wurde die Kontingentierung diskutiert.

Aktiver Schallschutz

Den Lärm schon jetzt zu mindern, bleibt die wichtigste Aufgabe des Projektteams „Anti-Lärm-Pakt“ und seiner eigens dafür eingerichteten Kleingruppe „Aktiver Schallschutz“. Ziel der Arbeit ist die Diskussion und Analyse flugbetrieblicher und flugsicherungstechnischer Maßnahmen mit Lärmminderungseffekten. Sind diese geeignet, Lärm zu mindern, werden sie den betroffenen Akteuren zum Einsatz empfohlen. So konnte eine lärmoptimierte Klappenstellung bei der Landung bereits umgesetzt werden. Die Lärmminderung wirkt in den Regionen, die besonders nah am Flughafen liegen und somit stark von Lärm betroffen sind. Von der Identifizierung bis zur Aufnahme dieser Maßnahme in das weltweit für alle Lufthansa-Piloten verbindliche Luftfahrthandbuch durch die Lufthansa AG sind nur wenige Monate vergangen. Der Vertreter der Board of Airline Representatives in Germany (BARIG) sagte ebenfalls zu, das Verfahren zu unterstützen. Die Einführung des lärmmindernden Kontinuierlichen Sinkflugs (CDA) in der Nacht steht kurz bevor. Damit wird eine Forderung des RDF umgesetzt. Das Projektteam wird die Einführung des Kontinuierlichen Sinkflugs begleiten. Hierfür wurde anhand der Planungen der Deutschen Flugsicherung (DFS) die erwartete Lärmminderung durch den CDA berechnet.

Weitere Maßnahmen mit denen Lärm gemindert werden kann, sind die versetzte Landeschwelle, das sogenannte Steilstartverfahren (ICAO Procedure-A) und ein steilerer Anflug. Das Projektteam bearbeitet diese Maßnahmen und geht dabei folgendermaßen vor:

- Thema fokussieren,

- Pro & Contra-Positionen sammeln,
- Vorschlag zur Umsetzung entwickeln,
- nach Möglichkeit Potential der Lärmminderung berechnen.

Hierzu arbeitet das RDF zukünftig noch enger mit der Fluglärmkommission zusammen. Zusätzlich wird das Projektteam die jüngst erschienene Studie des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) zum Thema „Fluglärmreduzierung“ sichten.

Fluglärmmonitoring

Viele Fragen an das Bürgerbüro des RDF drehen sich um Fluglärm: Wie laut ist es bei mir? Wie laut war ein einzelnes Flugzeug, wo ist es geflogen? Was bringt eine neu eingeführte Lärmminderungsmaßnahme? Die meisten der Fragen können schon heute beantwortet werden, vor allem durch die Lärmkarten auf der Internetseite des RDF. Daneben gibt es zahlreiche weitere Internetseiten, die Informationen zum Fluglärm bieten. Zukünftig sollen diese Informationen noch leichter zugänglich sein und auf einer Internetseite des RDF gebündelt werden. Daneben sind weitere Aktivitäten geplant, die das RDF schrittweise verwirklichen möchte. Hierzu arbeitet derzeit die eigens eingesetzte Kleingruppe „Fluglärmmonitoring“.

Grundlage für die Arbeit des RDF ist das vorliegende und im Internet veröffentlichte Gutachten „Fluglärmmonitoring“. Mit dem Gutachten hat das RDF ein Konzept mit dem Ziel vorgelegt, den Bürgerinnen und Bürgern sowie den kommunalen Verwaltungen und anderen Institutionen in der Region ein transparentes, verständliches, glaubwürdiges und handlungsorientiertes Informationssystem an die Hand zu geben. Ein solches Informationssystem soll

- eine einheitliche, von allen Seiten akzeptierte Basis darstellen (zum Beispiel im Hinblick auf die Lärmwerte).
- Verständnis schaffen (die Bürgerinnen und Bürger können aktiv verfolgen, wie sich der Fluglärm entwickelt, welche Flugbewegungen besonders laut sind und wie bestimmte Maßnahmen wirken).
- geeignet sein, auf offensichtlich problematische Entwicklungen konkrete Handlungen folgen zu lassen (zum Beispiel Basis für Kontingentmodelle, Controlling von Flugrouteneinhaltung, Identifizierung besonders lauter Maschinen, Reaktionen auf Beschwerden).

Um diesem Ziel näher zu kommen, hat das RDF bereits die Lärmkarten ins Internet (www.dialogforum-flughafen.de) gestellt. In einem weiteren Schritt soll nun eine zentrale und umfassende Informationsseite zur Fluglärmsituation am Flughafen Frankfurt erstellt werden, die schrittweise ausgebaut wird. Ausgangpunkt sind die bestehenden und geplanten Angebote im Internet. Unter anderem plant die DFS eine Internetpräsenz, die die tatsächlich geflogenen Routen wenige Minuten zeitversetzt darstellt. Die für Anfang 2005 geplante Einführung der Internetpräsenz ist deutschlandweit einmalig. Damit wird eine wesentliche Forderung des RDF erfüllt. Daneben bleibt die Forderung nach der Koppelung von Flugrouten mit den zugehörigen Lärmmessungen bestehen.

Darüber hinaus plant das Projektteam weitere Schritte, um das Informationsangebot zu verbessern. Auch diese Schritte beruhen auf den Empfehlungen aus dem vorliegenden Gutachten, wie

zum Beispiel das von den Gutachtern empfohlene Umwelthaus, das Interessierten als Anlaufstelle für alle Fragen rund um den Flughafen dienen soll. Daneben gilt es, sich über die Grenzen der Technik Gedanken zu machen und die bestehenden Mess- und Berechnungssysteme zu optimieren, um den Fluglärm möglichst exakt darstellen zu können.

Regionale Lärmminderungsplanung

Vielfach wurde in den Dialogstunden des Bürgerbüros die große Gesamtlärmbelastung und die damit einhergehenden Probleme in der Region angemahnt. Neben dem Fluglärm seien es vor allem die anderen Verkehrsträger (Schiene, Straße) die Lärm verursachen. Um gezielt Entlastungsmaßnahmen initiieren zu können, werden auf kommunaler Ebene Lärmminderungspläne erarbeitet. Hierfür gibt es regional bislang jedoch noch keine Erfahrungen. Die kommunalen Vertreter sahen bereits im Mediationsverfahren das Erfordernis einer regional koordinierten Lärmminderungsplanung. Anfang des Jahres wählte das RDF die Lärmkontor GmbH als Gutachter aus. Im Rahmen des Gutachtens soll in Kooperation mit dem Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (PVFRM) für einen gewählten Ausschnitt der Rhein-Main-Region ein Schallimmissions- sowie Konfliktplan erstellt werden.

Mit dem Gutachten „Regionale Lärmminderungsplanung Rhein-Main-Region“ soll ein regional abgewogenes Maßnahmenpaket zur Lärmminderung erarbeitet werden. Anhand der Darstellung der Gesamtlärmsituation werden grenzwertüberschreitende Belastungen identifiziert sowie geeignete aktive und passive Schallschutzmaßnahmen festgelegt und geplant. In einem ersten Schritt soll durch die Initiative des RDF, die Realisierung der Regionalen Lärmminderungsplanung angestoßen werden, indem für einen ausgewählten Raum eine mögliche Herangehensweise beispielhaft aufgezeigt und realisiert wird.

Kontingentierung

Eine Form der Kontingentierung ist das Nachtflugverbot. Hier wird das Kontingent zwischen 23.00 bis 5.00 Uhr auf null planmäßige Starts und Landungen reduziert. Lärmkontingentierung und Bewegungskontingentierung sind Möglichkeiten, die Belastung zusätzlich am Tag und in den Nachtrandstunden zu begrenzen. Das Projektteam diskutierte unter anderem Kontingentierungsmodelle anderer Flughäfen und welche Voraussetzungen für deren Einführung mit besonderem Blick auf die Kombination von Lärm- und Bewegungskontingenten bestehen. In der Sitzung vom 17. Juni 2003 schloss das Projektteam seine Vorarbeiten zum Thema zunächst ab und übergab den Zwischenstand seiner Diskussion an das RDF.

1.3.2 Projektteam „Ökologie und Gesundheit“

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

Bereits im Rahmen des Mediationsverfahrens wurden erste Fragen zur Belästigungswirkung von Fluglärm formuliert: Welche Auswirkungen hat der Fluglärm auf die soziale Interaktion und Kommunikation sowie auf die psychische und physische Gesundheit? Inwiefern können diese Auswirkungen die Lebensqualität langfristig einschränken? Um das wissenschaftlich sehr komplexe Thema voranzutreiben hatte das RDF zunächst eine sogenannte „Machbarkeitsstudie“ in

Auftrag gegeben, die geeignete Instrumente zur Erfassung fluglärmbedingter Beeinträchtigung der Lebensqualität identifizieren sollte. Nach Abschluss dieser umfangreichen Studie im Frühjahr des vergangenen Jahres hatte das Projektteam sich zum Ziel gesetzt, die zahlreichen Hinweise und Ergebnisse aus dem Gutachten und aus einem internationalen Expertenhearing zum Thema „Lärmwirkungsforschung“ in eine sogenannte Hauptstudie einfließen zu lassen. Die Vorarbeiten zu deren Ausschreibung waren entsprechend umfangreich und sorgfältig. Basierend auf den oben genannten Erkenntnissen wurde zunächst ein Studiendesign ausgeschrieben, das in einem zweiten Schritt von Wissenschaftlern bewertet wurde. Die Vorschläge und Hinweise flossen in die später vom Projektteam und der Kleingruppe entworfene Leistungsbeschreibung für die vom RDF im November ausgeschriebene Belästigungsstudie ein.

Ziel der Studie ist es, die Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens mit besonderer Berücksichtigung der Randstunden des Tages und der Nacht zu erfassen. Zusätzlich sollen Aspekte der gesundheitlichen Lebensqualität, der Wohnzufriedenheit und weitere psychosoziale Aspekte unter verschiedenen Fluglärmeinflüssen angesprochen werden.

Im Hinblick auf die gesundheitliche Erfassung von fluglärmbedingten Herz-Kreislauf-Erkrankungen will das Projektteam zunächst prüfen, ob sich auf der Basis von sogenannten Beobachtungspraxen (Arztpraxen) die definierten Symptome in Abhängigkeit von der Lärmbelastung erfassen und auswerten lassen. Derzeit werden von der Wissenschaftlichen Begleitung verschiedene Modellansätze und bereits durchgeführte Studienkonzepte zu Beobachtungspraxen hinsichtlich Machbarkeit und Übertragbarkeit auf die Rhein-Main-Region ausgewertet. Im Anschluss daran soll eine Empfehlung an das Projektteam Ökologie und Gesundheit im Hinblick auf Methodenwahl und Ergebniserwartung formuliert werden.

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

Das Projektteam „Ökologie und Gesundheit“ hält es für wichtig, ein Umweltmonitoring einzuführen, und empfiehlt ein entsprechendes Konzept zu erarbeiten. Ziel des Projektteams ist es dabei, mit dem Umweltmonitoring dauerhafte Beobachtungen zu initiieren, mit denen allmähliche Veränderungen der Umwelt wahrgenommen werden können, sowohl kleinräumig auf dem Gebiet einer der Ausbauvarianten als auch für die Region rund um den Flughafen als Ganzes. Die Veränderungen sollen mit Hilfe von Indikatoren gemessen und wenn möglich mit Belastungsgrenzen verglichen werden. So können die Veränderungen auch bewertet werden. Zum Beispiel lassen sich durch pflanzliche Bioindikatoren, wie dem Zustand von Flechten oder Gladiolen, Luftverunreinigung oder durch die Analyse der Fledermauspopulation die Lärmbelastung messen.

Basierend auf diesen Anforderungen hatte das RDF im vergangenen Jahr die „Konzepterstellung zur Einführung eines regionalen Umweltmonitorings“ ausgeschrieben und an ein Gutachterkonsortium vergeben. Das Konzept soll die weiträumige Beobachtung der umweltbezogenen Wirkungen insbesondere der (luft-)verkehrsbedingten Emissionen (Luftschadstoffe und Lärm), aber auch der Wirkungen von Flächenverbrauch und -nutzung in der Region ermöglichen. Daneben werden die in die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen der Fraport AG für das Raumordnungsverfahren bereits einbezogenen Wirkfaktoren geprüft. Außerdem wird eine konzeptionelle Ergänzung durch ein anlagenbezogenes Beobachtungskonzept von Störfaktoren

vorgelegt. Ziel der Konzepterstellung ist es auch, methodische Hinweise vorzulegen, wie die Beobachtungen eines Gebietes um die geplante Landebahn mit der oben skizzierten Gesamtbetrachtung verknüpft werden kann. Das Projektteam, beziehungsweise die Kleingruppe „Ökologie“, hat das Konzept intensiv begleitet. Die Ergebnisse werden im zweiten Halbjahr 2004 im RDF vorgestellt.

1.3.3 Projektteam „Optimierung“

Risikomanagement (Arbeitspaket O 4)

Im Frühjahr 2003 beschloss das RDF ein Gutachten zum Risikomanagement auszuschreiben. Schon im Mediationsverfahren war dieser Punkt als wichtig identifiziert worden und sollte im RDF weiter behandelt werden. Die Ergebnisse und Diskussionen im Raumordnungsverfahren, die Diskussion über die Vereinbarkeit der bisherigen Planungen mit der europäischen Seveso II/III Richtlinie und über das angrenzende Werk der Ticona haben die Bedeutung dieses Themas weiter unterstrichen

Mit der Bearbeitung des Gutachtens wurde Det Norske Veritas (DNV) beauftragt. Im Gutachten zum Risikomanagement werden – im Unterschied zur Risikoanalyse – nicht Wahrscheinlichkeiten eines Flugzeugabsturzes berechnet, sondern Wege gesucht, wie man das Risiko eines Absturzes am Flughafen Frankfurt reduzieren kann. Damit nimmt sich das RDF erneut einem Thema an, das sonst in dieser Form unbearbeitet bliebe und kein Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sein wird. Die Projektteams diskutierten die Herangehensweise der Gutachter der Det Norske Veritas (DNV). Außerdem wurde die Herangehensweise der Qualitätssicherung, RandEurope, als richtig bewertet. Das war der Startschuss, das Gutachten weiter zu bearbeiten. Es umfasst drei Arbeitspakete: eine internationale Sammlung beispielhafter Risiko-Managementsysteme (Good-Practice), ein konkretes Umsetzungskonzept für ein Risikomanagement und konkrete Vorschläge, wie die Öffentlichkeit in die Diskussion und das Management einbezogen werden kann.

Intermodalität und Verlagerung von Flügen auf die Schiene (Arbeitspaket O 3.2)

Das Projektteam ging der Frage nach, ob zwischen Stuttgart und Frankfurt sowie Köln und Frankfurt die Flüge auf die Schiene verlagert werden könnten. So ließe sich Lärm am Flughafen Frankfurt und das klimaschädliche Kohlendioxid (CO_2) reduzieren. Beispielhaft wurde die Verbindung zwischen Paris und Brüssel genannt. Auf dieser Strecke fährt ein Hochgeschwindigkeitszug, woraufhin Air-France seine Flüge einstellte.

Zum Thema „Verlagerung von Flügen auf die Schiene“ stellten Lufthansa, Fraport und die Deutsche Bahn ihren derzeitigen Stand zum Projekt „AIRail-Service“ vor. Lufthansa bietet diesen Service zusätzlich zu bestehenden Flugverbindungen zwischen Stuttgart und Frankfurt-Flughafen (seit März 2001) sowie Köln und Frankfurt-Flughafen (seit Mai 2003) an. Bisher konnte dadurch zwischen Köln und Frankfurt von fünf Flugverbindungen je Richtung und Tag eine Verbindung eingestellt werden. Auf der Strecke Stuttgart und Frankfurt wurde das Flugangebot durch den AIRail-Service nicht verändert. Bisher blieb die Akzeptanz und die Auslastung der AIRail-Zugplätze hinter den Erwartungen der Lufthansa zurück. Als wesentlichen Grund nannte

Lufthansa die fehlende Vertrautheit der Kunden mit dem neuen Produkt. Die Effizienzsteigerung des Projektes „AiRail“ und die stärkere Anbindung des Flughafens Frankfurt an das Bahnnetz sind für Fraport wichtige strategische Ziele. Mittelfristig geht Fraport davon aus, dass Zubringerflüge zu Gunsten der Bahn wegfallen könnten. Ein wichtiger Grund würden die Verbesserungen im Schienenverkehr sein, die die Reisezeiten bis 2015 drastisch reduzieren würden.

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

Langfristige Entwicklungen im internationalen Luftverkehr (Arbeitspaket S 1)

Die langfristigen Entwicklungen des Luftverkehrs werden durch Prognosen beschrieben. Diese Prognosen müssen aufgrund der sich permanent verändernden Randbedingungen und Annahmen (Prämissen) immer wieder überprüft werden. Dies soll innerhalb des RDF durch ein Prognosemonitoring erfolgen. Ein Bestandteil des Prognosemonitorings ist das Prämissencontrolling. Dabei sollen, gemeinsam mit externen Experten, die in die Prognose der Fraport AG eingegangenen zentralen Annahmen beziehungsweise Prämissen mit realen Entwicklungen abgeglichen werden. So lassen sich langfristige Entwicklungen im Luftverkehr frühzeitig identifizieren. Zeigen sich erhebliche qualitative Unterschiede zwischen den Prämisse-Werten und der Realität, ergibt sich frühzeitig die Möglichkeit, diese Differenzen in einem Diskussionsprozess zu bewerten und Schlussfolgerungen zu formulieren.

Im Projektteam „Langfristperspektiven/no-regret-Strategie“ wurde die Behandlung des Themas „Prämissencontrolling“ verschoben. Die Gründe dafür: Zum einen wurde die Veröffentlichung der von der Fraport AG für das Planfeststellungsverfahren zu erstellende Prognose verschoben, zum anderen nahmen einige kommunale Vertreter zeitweilig nicht am RDF teil.

Langfristentwicklungen der Region und des Flughafens (Arbeitspaket S 2)

Um der Komplexität und der Bedeutung des Themas „Immobilienmanagement“ gerecht zu werden, wurde der gesamte Themenkomplex des Flächen- und Immobilienmanagements nach einer Ausdifferenzierung von drei neuen Teilarbeitspaketen aus dem Arbeitspaket S 2 ausgegliedert und als neues Arbeitspaket definiert (S 5, siehe unten). Als zweite Expertise der Wissenschaftlichen Begleitung wurde nach der Recherche zu den Akteuren der Regional- und Landesplanung und deren Kompetenzen nun auch die Good-Practice-Analyse zu Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen im Kontext großer Infrastrukturprojekte vorgelegt.

Kennblatt Flughafen Paris-CDG	
Projekt Ausbau des Flughafen Paris Charles de Gaulle	
Stand Januar 2004	Lage ca. 23 km nordöstlich von Paris bei der Ortschaft Roissy
Kurzbeschreibung Im Sept. 1997 wurde der Ausbau des Flughafens Paris Charles de Gaulle um zwei weitere Bahnen beschlossen. Der Flughafen Paris CDG hat nach dem Ausbau eine Kapazität von 120 Bewegungen in der Stunde. Nach Demonstrationen auf den Starthahnen, Einreichung	
Flächenverbrauch ca. 3.000 m² Flächenverbrauch für neues Terminal, Geschäfte und Büros (Fläche innerhalb des Flughafengeländes durch Restrukturierung)	Finanzvolumen gesamt ca. 2,14 Mrd. € (inkl. 4. Bahn und Terminal E mit ca. 750 Mio. €)
Kompensation & Ausgleich Umwelt- und Verkehrsministerium verpflichten sich zu verschiedenen Maßnahmen (u. a. 1998 sowie 2002 mit jeweils umfangreichen Ankündigungen weiterer Schritte zum Schutz vor Fluglärm), u. a. umweltbezogene Betriebsbeschränkungen, Schaffung einer unabhängigen Behörde zur Überwachung des Fluglärms	
Quellen (Auswahl) ADP, http://www.adp.fr/webadp/a_cont01_an.nsf/NFhome@ReadForm.html ACNUSA, http://www.acnusa.fr/index.asp	
Bemerkung(-en) -	

Kennblatt mit den zentralen Merkmalen des Infrastrukturprojekts am Flughafen Paris-CDG

Damit liegt für die weiteren Arbeiten eine umfassende Darstellung von Kompensationsbeispielen für die Umweltschädigungen (Emissionen, Flächenverbrauch etc.) bei großen Infrastrukturvorhaben vor. Die Analyse konzentrierte sich auf geeignete Kompensationsmaßnahmen, die auf die Ausbausituation am Flughafen Frankfurt übertragbar erscheinen. Für jedes der 18 betrachteten Infrastrukturprojekte wurde ein Kompensationsbeispiel erstellt. Eine detaillierte Untersuchung erfolgte zu folgenden Vorhaben:

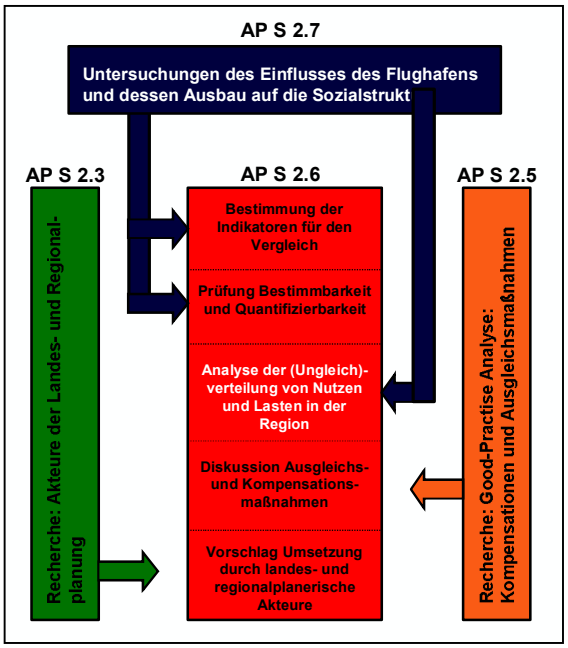
- Flughafenausbau (BBI/Berlin, Kloten/Zürich und CDG/Paris)
- Braunkohletagebau (Rheinisches und Mitteldeutsches Revier)
- Standortsuche für radioaktive Abfälle (Zwischenlager, AK End)

Außerdem wurde eine Darstellung der bisher am Flughafen Frankfurt vorgesehenen beziehungsweise bereits angestoßenen Maßnahmen erarbeitet:

- Ausbauprogramm (unter anderem Landebahn),
- Schallschutzprogramm (passiver Schallschutz),
- Generalausbauplan (GAP) Frankfurt Main 2000,
- Flugzeugwartungsbereich A 380,
- CASA (Immobilienprogramm der Fraport AG)

In der Analyse werden Empfehlungen formuliert, mithilfe derer zukünftige Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der Arbeiten des RDF und des Projektteams entwickelt werden können.

Mit beiden Expertisen sowie dem Mitte Juli 2004 durchzuführenden Hearing „Untersuchungen des Einflusses des Flughafens und dessen Ausbau auf die Sozialstruktur und Wirtschaftsstruktur der umliegenden Gemeinden“ (S 2.7), werden die Grundlagen geschaffen sein, um sich dem Kern des gesamten Arbeitspaketes S 2 widmen zu können: der Analyse der Ungleichverteilung von Nutzen und Lasten durch den Flughafen. Im Rahmen des Hearings wird auch das Thema der Mittel- und Langfristentwicklung auf dem Arbeitsmarkt Rhein-Main Eingang finden.



Zusammenstellung der Teile des Arbeitspakets S 2)

Liegen aus den Untersuchungen zu den Einflüssen des Flughafens und dessen Ausbau auf die Sozialstruktur konkrete Erkenntnisse vor, lassen sich diese im Arbeitspaket S 2.6 im Hinblick auf eine Ungleichverteilung von Kosten und Nutzen zwischen oder innerhalb von Kommunen auswerten. Für besonders betroffene Teilgebiete lassen sich dann unter Rückgriff auf die vorliegenden Expertisen sinnvolle Kompensationsmaßnahmen diskutieren sowie Umsetzungsvorschläge planerischer Art an die zuständigen regionalen Akteure und Institutionen formulieren.

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

Die wissenschaftlichen Arbeiten des Regionalen Dialogforums zur „Ermittlung der Externen Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt“ und die synoptische Zusammenschau „Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafens Frankfurt“ wurden im Berichtszeitraum fertiggestellt und durch das RDF abgenommen. Beide Gutachten sind Grundlage für die Bemühungen des RDF, positive Effekte durch die Entwicklung des Flughafens zu stärken und die negativen Auswirkungen zu minimieren beziehungsweise auszugleichen. Die Ergebnisse der beiden Arbeiten werden in den Kapiteln 1.5.1 und 1.5.2 näher beleuchtet.

Für die weitere Diskussion um die Verteilung von Kosten und Nutzen in der Region ergaben sich Hinweise auf eine besondere Bedeutung der Immobilienpreisentwicklung: Sowohl durch die derzeitige Struktur des Flughafens als auch durch einen potenziellen Ausbau werden positive wie auch negative Effekte für die Immobilien- und Flächenentwicklung – insbesondere im Hinblick auf die Preisentwicklung – erwartet.

Ursache	Potenzielle positive Effekte	Potenzielle negative Effekte
Existenz beziehungsweise Ausbau des Flughafens	Wertsteigerung durch verstärkte Nachfrage nach Büro-, Gewerbe- und Wohnimmobilien	Wertverlust der Immobilien in der nächsten Umgebung des Flughafens aufgrund von Lärmbelästigung und Emissionsproblematik

Die Erkenntnisse aus den beiden Arbeiten sowie die bisherigen Diskussionen, wie etwa zu dem Immobilienprogramm CASA der Fraport AG, nahm das Projektteam zum Anlass, ein eigenes Arbeitspaket zum Immobilien- und Flächenmanagement zu formulieren (S 5).

Immobilien und Flächenmanagement (Arbeitspaket S 5)

Zum Thema „Immobilien- und Flächenmanagement“ konnten durch weitere Konkretisierung folgende Handlungsfelder für das RDF identifiziert werden:

- Immobilienmanagement für lärmsensible Einrichtungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt erarbeiten,
- Immobilienpreisänderungen aufgrund des Flughafens Frankfurt analysieren,
- Task-Force zur Förderung eines kooperativen interkommunalen Managements von Gewerbeimmobilien im Umfeld des Flughafens Frankfurt einrichten.

Zum Thema „Immobilienmanagement für lärmsensible Einrichtungen“ wurde für die weitere Arbeit vereinbart, die BImSchV 16 (Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) als Ausgangspunkt für die Definition dieser Einrichtungen zu verwenden (in der 16. BimSchV werden genannt: Krankenhäuser, Schulen, Kurheime und Altenheime). Darauf aufbauend sind weitere Einrichtungen zu prüfen, die aufgrund Ihrer Nutzung eventuell auch als besondere öffentliche Einrichtungen betrachtet werden sollten, in der BImSchV 16 bisher aber keine Berücksichtigung finden.

Die Task-Force „Kooperatives Management von Gewerbeimmobilien“ (S 5.3) tagte bisher einmal. Sie setzt sich aus kommunalen Vertretern, der Wirtschaftsförderung sowie der Fraport AG zusammen. Als Basis der weiteren Diskussion beschlossen die Mitglieder unter anderem, eine Übersicht über die Akteure der Wirtschaftsförderung und Kooperativen Gewerbeansiedlung und

deren Kompetenzen in der Region Rhein-Main zu erstellen.

Im Zentrum des Arbeitspakets „Analyse der Immobilienpreisänderungen“ (S 5.2) steht die Frage, wie sich Preise von Wohn- sowie Gewerbeimmobilien und Flächen quantifizieren lassen, und wie der Bezug zum Flughafen festgestellt werden kann. Dabei liegt der Fokus insbesondere auf der Frage nach einem eventuellen Wertverlust der Immobilien in der nächsten Umgebung des Flughafens aufgrund von Lärmbelästigung und Emissionsproblematik sowie einer eventuellen Wertsteigerung durch verstärkte Nachfrage nach Büro-, Gewerbe- und Wohnimmobilien. Eine Analyse, in der die beiden gegenläufigen Effekte, positiv wie negativ, in der kombinierten Form untersucht wurden, liegt in Europa bisher nicht vor, so dass das RDF hier wissenschaftliches Neuland beschreiten würde. Um sich der Aufgabenstellung anzunähern, erstellte das Projektteam das Anforderungsprofil einer solchen Untersuchung in Hinblick auf

- Untersuchungszeitraum
- Untersuchungsgebiet (Referenz- und Vergleichsregionen)
- Differenzierung der Immobilien- und Flächensegmente
- Datengrundlagen.

1.3.5 Projektteam „Nachtflugverbot“

Aufstellen eines Sofortprogramms (Arbeitspaket N 1)

Einen thematischen Schwerpunkt bildete im Berichtszeitraum das Thema „Triebwerksprobeläufe in der Nacht/Bodenlärm“. Dieses Thema wird auch in der Öffentlichkeit immer wieder diskutiert. Dabei stehen die Forderungen einiger Bürger, Triebwerksprobeläufe in der Nacht zu verbieten, denen der Luftfahrtgesellschaft gegenüber. Das Projektteam informierte sich über die aktuelle Praxis zu Triebwerksprobeläufen und den bestehenden Schutzzielen zu Bodenlärm an anderen Flughäfen (München, Hamburg, Paris) sowie über die entsprechenden Planungen der Fraport AG. Ein wesentlicher Bestandteil der Exkursion des RDF nach Hamburg war die Besichtigung der dort bestehenden Lärmschutzeinrichtung und die Information über die dortige Praxis der Probeläufe (siehe Kapitel 1.2.3).

Konkretisierung der Ausgestaltung des Nachtflugverbots (Arbeitspaket N 2)

Auf Basis des im Vorjahr vorgelegten juristischen Gutachtens zur rechtlichen Machbarkeit des Nachtflugverbots (NFV) wurden die identifizierten Folgeschritte angegangen: So reiste eine Delegation des RDF nach Brüssel, um Gespräche mit Vertretern der EU zum geplanten Ausbau und zum Nachtflugverbot zu führen (siehe Kapitel 1.2.3). Auch mit Vertretern des Bundesverkehrsministeriums führte das RDF Gespräche, inwiefern es bilaterale Luftverkehrsabkommen gibt, die dem NFV entgegen stehen könnten. Sie ergaben, dass keine derartigen Verträge bestehen.

Den Fragen „Können die Flüge in der „Mediationsnacht“ auch praktisch verlagert werden? Was bedeutet das für die betroffenen Unternehmen ökonomisch? Und wie können die Betroffenheiten gemindert werden?“ ging im Berichtszeitraum das Gutachten der AirLog GmbH nach. (Nähere Informationen zu dem Gutachten „Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung

von Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt“ s. Kapteil 1.6.2 und F2). Ein vorläufiger Endbericht wurde den Mitgliedern des RDF und des Projektteams „Nachtflugverbot“ im Mai 2004 vom Gutachter Dr. Achim Fränkle und dem Qualitätssicherer Raimo Jacobson (Airport Research Center, Aachen) vorgestellt. Das RDF diskutierte das Gutachten am 15. Juni 2004 im „Hearing der Nachtflieger“ mit den vom Nachtflugverbot im wesentlichen betroffenen Luftverkehrsunternehmen. Die Abnahme und Veröffentlichung des Gutachtens ist für Juli 2004 geplant.

Der wichtigste Schritt im Berichtszeitraum war jedoch der Antrag auf Planfeststellung der Fraport AG, in dem das Nachtflugverbot für die Zeit zwischen 23.00 und 5.00 Uhr gemeinsam mit dem Ausbau des Frankfurter Flughafens beantragt wurde. Formuliert sind darin auch spezifizierte Ausnahmen (zum Beispiel medizinische Rettungsflüge), die den bisherigen Ausnahmeregelungen entsprechen, sowie zum Beispiel Ausnahmen für verspätete und verfrühte Flüge. Das Projektteam beschloss, das Thema „Verspätungen“ (heutige und in Zukunft zu erwartende Praxis) zu bearbeiten und die Arbeiten des RDF zum Thema Kontingentierung zu begleiten.

1.4 Stand der Restantenliste – alle Aufträge aufgegriffen

Die noch offenen Punkte der Restantenliste „niederfrequenter Lärm“ und „Überflughöhe“ wurden im Berichtszeitraum ins Arbeitsprogramm aufgenommen. Damit konnten inzwischen alle im Rahmen des Mediationsverfahrens offen geblieben Fragestellungen durch das RDF aufgegriffen und die Restantenliste geschlossen werden.

Niederfrequenter Lärm

Die Auswirkungen von niederfrequentem Lärm wurden im Mediationsverfahren nicht untersucht. Das Thema ist Bestandteil der Restantenliste und soll nun im RDF aufgegriffen werden. Dabei ist derzeit noch offen, ob und in welcher Form das Thema im Projektteam inhaltlich vorangebracht werden kann. Als einen ersten Schritt sieht das Projektteam vor, dass die Wissenschaftliche Begleitung den derzeitigen Forschungs- und Kenntnisstand in Kurzform aufbereitet. Darüber hinaus soll sie eine Empfehlung unterbreiten, ob und wie das Thema im Rahmen der Arbeit des RDF vertieft behandelt werden kann. Nach Diskussion auf einer der nächsten Sitzungen beschließt das Projektteam das weitere Vorgehen oder mögliche Schlussfolgerungen.

Überflughöhe

Die Wissenschaftliche Begleitung wird auf einer der nächsten Sitzungen der Projektteams „Ökologie und Gesundheit/Langfristperspektiven“ berichten, welche für das RDF verwertbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse zu den Auswirkungen niedriger Überflughöhen bislang vorliegen.

Das Thema der Überflughöhe spielt auch beim CASA-Programm der Fraport AG eine Rolle, da Leistungen aus dem CASA-Programm auch an das Kriterium der Überflughöhe gekoppelt sind. Das Projektteam hat die Planungen zu CASA bisher nicht diskutiert und bewertet. Die Fraport wird gebeten, über den derzeitigen Zwischenstand der Umsetzung von CASA zu berichten. Danach berät das Projektteam über das weitere Vorgehen oder mögliche Schlussfolgerungen.

1.5 Abgeschlossene Gutachten im Rahmen des RDF und ihre Ergebnisse

Die beiden Kapitel 1.5 und 1.6 geben eine inhaltliche Einordnung der abgeschlossenen und der laufenden Gutachten des RDF. Für einen ausführlicheren Blick auf die Konzeption der Gutachten können die sogenannten Steckbriefe im Anhang zu Rate gezogen werden.

1.5.1 Gutachten „Ermittlung Externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt Main“

Das Ziel des abgeschlossenen Gutachtens ist es, die Externen Kosten des Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt wenn möglich quantitativ zu ermitteln. Als Externe Kosten des Flugverkehrs werden all diejenigen volkswirtschaftlichen Kosten verstanden, die nicht vom Verkehrsanbieter oder Verkehrsnutzer getragen werden. Dabei umfasst der Begriff der Externen Kosten sowohl die Externen Umweltkosten als auch die ungedeckten Infrastrukturkosten. Im Fokus des Gutachtens stehen die Externen Kosten, die im Umfeld des Flughafens Frankfurt wirksam werden. Darüber hinaus werden im Rahmen des Gutachtens Empfehlungen erarbeitet, ob und wenn ja, wie die ermittelten Externen Kosten dem Verursacher angelastet werden können beziehungsweise in welcher Form sie in der Diskussion um den Ausbau des Flughafens Frankfurt eingebracht werden sollten. Das vorliegende Gutachten ist weltweit die erste Arbeit, die die Externen Kosten eines Flughafens und dessen potenzieller Entwicklung umfassend und wissenschaftlich fundiert erarbeitet hat.

Die im Rahmen des Gutachtens ermittelten Externen Gesamtkosten sind in der folgenden Abbildung dargestellt:

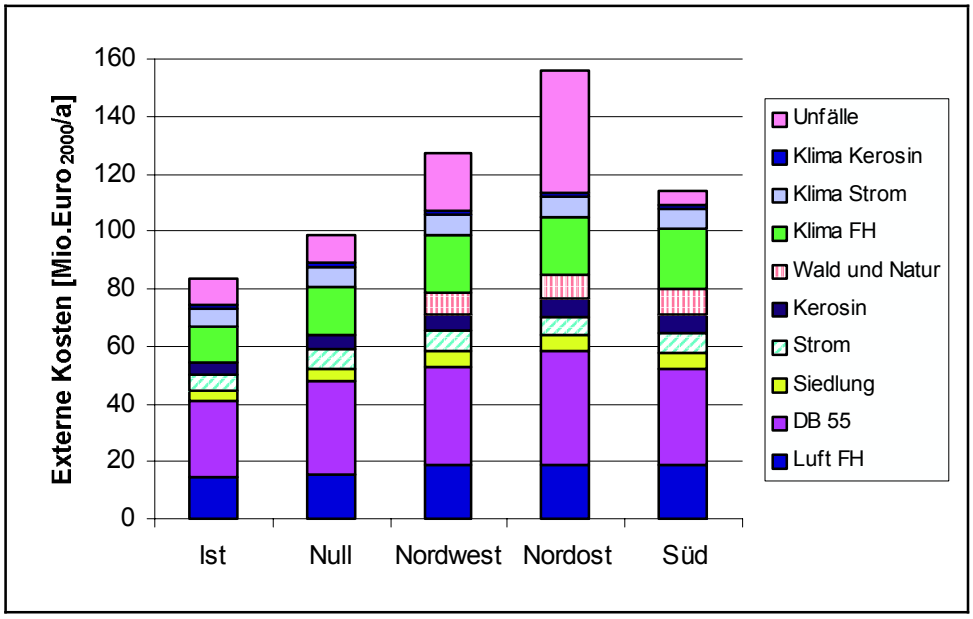


Abbildung: Zusammenfassung der wichtigsten Beiträge zu den Gesamtkosten – „beste Schätzung“[6].

Als Datenbasis für das zugrundeliegende Mengengerüst diente eine Vielzahl von Gutachten der

[6] Basierend auf den für die Gutachter plausibelsten Abschätzungen und Annahmen.

Fraport AG, die im Zuge des Raumordnungsverfahrens in Auftrag gegeben worden waren.[7] Die Ergebnisse zeigen, dass ohne die Bewertung des Unfallrisikos die Nordwestvariante am günstigsten wäre, dicht gefolgt von der Südvariante. Aufgrund des niedrigen Unfallrisikos schneidet die Südvariante bei der Gesamtbewertung am besten ab, gefolgt von der Nordwestvariante. Die Südvariante verursacht um circa 14 Mio. € höhere Externe Kosten als die Nullvariante ohne Ausbau. Den größten Beitrag zu den Externen Kosten liefern Lärm, Luftschadstoffe, Klimagase und Unfallrisiken, wobei der Anteil des Lärms am größten ist.

Bemerkenswert erscheint, dass der Einfluss von Gesundheitsschäden durch Lärm auf das Gesamtergebnis bei dem gewählten Ansatz beinahe zu vernachlässigen ist. Die Belästigungswirkung des Fluglärms in der Umgebung des Flughafens Frankfurt verursacht dagegen den größten Teil an den Externen Kosten. Ebenfalls auffallend scheint der hohe Anteil der Externen Kosten durch potentielle Unfälle, insbesondere bei der Ausbauvariante Nordost.

Abschließend halten die Gutachter um Professor Friedrich folgende Aussagen bezüglich der Externen Gesamtkosten fest:

- Die Externen Kosten werden hauptsächlich durch Lärm (Belästigung), durch die Emissionen von Luftschadstoffen und Treibhausgasen und durch potentielle Unfälle verursacht.
- Die Ausbauvarianten unterscheiden sich aber nur in den Externen Kosten des Lärms und der potentiellen Unfälle entscheidend voneinander.

Die Variante Süd weist von allen Ausbauvarianten die geringsten Externen Gesamtkosten auf. Auch ohne einen Ausbau würden die Externen Gesamtkosten gegenüber dem aktuellen Stand der Ist-Situation steigen. Die durchschnittlichen Externen Gesamtkosten pro Flugbewegung könnten sich im Vergleich sogar erhöhen. Dies ist insbesondere auf die Externen Kosten durch Lärm zurückzuführen.

Bei der Untersuchung der indirekten und direkten Subventionen des Flughafenbetriebs wird lediglich die Möglichkeit des Verkaufs zollfreier Waren und die Grundsteuerbefreiung des Ladenbereichs als Wettbewerbsvorteil und indirekte Subvention identifiziert. Beim Flugbetrieb werden die Befreiung von der Mehrwertsteuer für internationale Tickets und für Kerosin sowie wiederum der Verkauf zollfreier Waren als Wettbewerbsvorteile erkannt, die als indirekte Subvention interpretiert werden könnten. Sie spielen aus Sicht der Gutachter im Kontext der Externen Kosten daher eher eine untergeordnete Rolle.

Die Gutachter können mit der vorliegenden Arbeit zeigen, dass eine detaillierte, verursachergerechte Zuordnung der Externen Kosten möglich ist und damit die Voraussetzungen und Grundlagen für eine verursachergerechte Internalisierung der Externen Kosten gegeben sind. Diese Ergebnisse sind im Rahmen des RDF zu prüfen.

[7] Insbesondere die Mengengerüste für die Bewertung der Externen Kosten über die Unfallrisiken wurden im Laufe der Diskussion im ROV und in der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens deutlich verändert. Die derzeit diskutierten Werte lagen allerdings zur Zeit der Erstellung des Gutachtens noch nicht vor und konnten somit nicht berücksichtigt werden.

1.5.2 Synopse „Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafens Frankfurt“

Ziel der Synopse ist es, die gesamten volkswirtschaftlichen Nutzen zusammenfassend darzustellen, die vom Flughafen Frankfurt ausgehen. Darüber hinaus werden mögliche Wege aufgezeigt, wie bisher nicht erfasste Nutzen methodisch korrekt und möglichst quantitativ erfasst werden können. Aufgrund der im Vorfeld geäußerten Bedenken zu der methodisch angemessenen Erfassung weiterer volkswirtschaftlicher Nutzen ist es explizit nicht die Aufgabe der Synopse, mögliche Nutzen bereits zu quantifizieren. Die Synopse soll primär die Diskussion um die volkswirtschaftlichen Nutzen und Externen Kosten des Flughafens Frankfurt versachlichen. Dafür werden mögliche zusätzliche bisher nicht erfasste volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafens identifiziert, deren Bedeutung abgeschätzt und den Mitgliedern des RDF und den Projektteams einen Eindruck über die Machbarkeit und den Aufwand der Erfassung vermittelt.

Die Synopse kommt zu dem Ergebnis, dass schon eine Reihe von Nutzen abschließend behandelt werden.[8] Dennoch identifizierten die Gutachter auf der systematischen "Nutzenlandkarte" einige weiße Flecken, die überhaupt nicht oder nicht komplett im Mediationsverfahren oder in dessen Folge behandelt wurden. Sie analysierten weiter, inwiefern und auf welche Weise diese Nutzen quantifizierbar sind und trafen Aussagen darüber, wie hoch der Aufwand einer solchen Arbeit einzuschätzen wäre. In die Entscheidung über die Bewertung wurden einbezogen:

- der Umfang des zu erwartenden Nutzens,
- die Angemessenheit der Relation zwischen Analyseaufwand und Analyseertrag,
- der Nachweis einer kausalen Beziehung zwischen der Existenz beziehungsweise dem Ausbau des Flughafens und dem zu untersuchenden Nutzen.

Vor allem am letzten Kriterium scheiterten eine Reihe von Quantifizierungsansätzen, da es nach Auffassung der Gutacher in vielen Fällen nicht möglich ist, den Einfluss des Flughafens quantitativ nachzuweisen. Die Gutachter gewichteten ihre Einschätzungen zur weitergehenden Quantifizierung von „notwendig“ bis „interessant“.

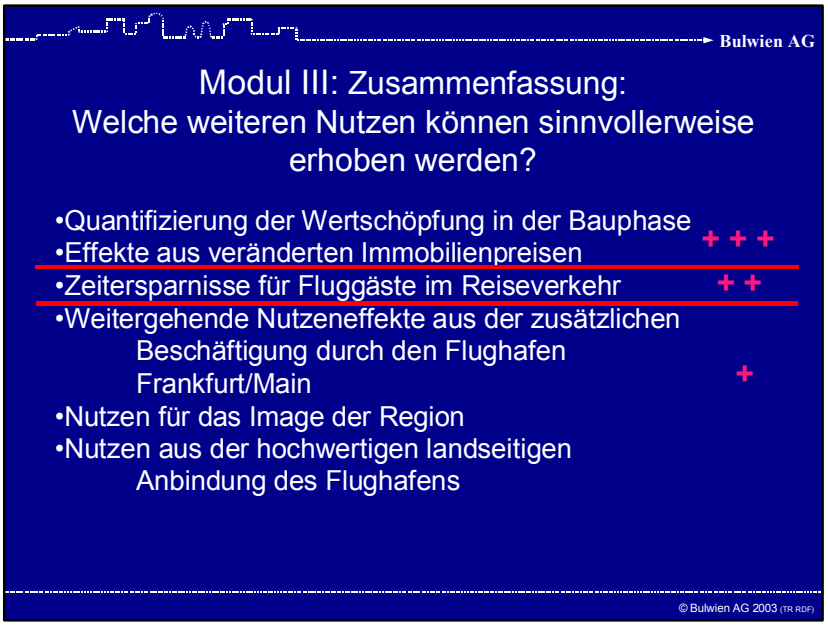
In den bestehenden Gutachten wurde unter Verwendung der Input-Output-Analyse untersucht, welche Beschäftigungs- und Einkommenseffekte der Flughafen in seinem derzeitigen Betrieb und welche er nach Fertigstellung der Ausbauphase hat. Nicht vorgenommen wurde hingegen eine Analyse, in der Wertschöpfungseffekte während der Ausbauphase untersucht werden. Angesichts einer geplanten Investitionssumme von 3,3 Mrd. € und der Möglichkeit, dieser Frage in engem regionalen Fokus nachzugehen, erschien den Gutachtern eine weitere Analyse dieses Nutzens als notwendiger Beitrag zur sachlichen Diskussion.

Direkt und unmittelbar werden auch die Immobilienpreise durch den Flughafen Frankfurt beeinflusst. Ohne an dieser Stelle konkrete Wertgrößen anzugeben, ist klar, dass dieser Effekt in seiner kleinräumigen Abgrenzung ein beträchtliches Ausmaß annehmen kann. Eine qualifizierte

[8] Die Teilgutachten W1/W2 der Mediation liefern eine Quantifizierung der durch die Leistungserstellung bedingten direkten, indirekten und induzierten Effekte. Das Teilgutachten W4 liefert eine Quantifizierung der Effekte bedingt durch die Erreichbarkeit, also der durch Leistungsinanspruchnahme bedingten katalytischen Effekte, die wiederum direkte, indirekte und induzierte Effekte nach sich ziehen. Teilgutachten W3 befasst sich nicht mit einer Nutzenmessung und liefert folglich keine im Hinblick auf Modul II beziehungsweise Modul III verwertbaren Ergebnisse.

quantitative Analyse könnte somit auch der wissenschaftlichen Diskussion um Effekte von Flughäfen neue Impulse geben. Gleichwohl ist damit auch ein erheblicher methodischer Forschungsaufwand verbunden, da hier neue Wege beschritten werden müssen. Mit gewissen Einschränkungen wären auch Aussagen zu zukünftigen Veränderungen der Immobilienpreise möglich.

Die von den Gutachtern genannten potentiell zusätzlich zu untersuchenden Punkte sind in der folgenden Abbildung dargestellt.:



Sowohl die vorgeschlagenen Quantifizierungsarten sowie die zu erwartenden Umfänge der Quantifizierungen sind überaus heterogen. Darüber hinaus sind Entscheidungen, ob weiter untersucht werden soll, von der Funktion der Untersuchung sowie vom Informationsstand zum spezifischen Nutzen abhängig.

Zusammenfassend konstatieren die Gutachter, dass die im Rahmen der Mediation in Auftrag gegebenen Gutachten unter den gegebenen Prämissen einen recht großen Teil der Nutzen abdecken. Über die von den Gutachtern genannten zusätzlichen Nutzen hinaus wurden keine weiteren Untersuchungen identifiziert, die die Debatte versachlichen können. Damit konnte in der Nutzendebatte der zukünftig zu diskutierende Rahmen erstmalig abschließend eingegrenzt werden.

1.6 Laufende Gutachten im Rahmen des RDF

1.6.1 Konzepterstellung zur Einführung eines regionalen Umweltmonitorings

Das Projektteam „Ökologie und Gesundheit“ hat im Rahmen seiner Arbeiten angeregt, ein Umweltmonitoring einzuführen. Es soll dazu dienen, ausgewählte umweltbezogene Wirkungen des Flughafens über geeignete Zeiträume zu beobachten. So soll zum Beispiel untersucht werden, welche umweltbezogenen Wirkungen vor allem durch Luftschadstoffe und Lärm auf Flora und Fauna entstehen. Außerdem ist es das Ziel des Monitorings, die Auswirkungen des Flächenverbrauchs und der -nutzung durch den Flughafen zu untersuchen. Das Monitoring bietet damit die Möglichkeit, diese Umwelt(aus)wirkungen zeitnah zu erfassen, damit gegebenenfalls entsprechende Minderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen ergriffen werden und weitere erhebliche-re Auswirkungen auf die Region vermieden werden können. Mit dieser Zielrichtung war es Aufgabe, ein anlagenbezogenes Beobachtungskonzept für den Flughafen Frankfurt zu entwickeln sowie ein räumlich weiter gefasstes regionales Beobachtungskonzept für den Verdichtungsraum Rhein-Main. Zur vorbereitenden Einführung eines derartigen Umweltmonitorings erarbeiten die vom RDF beauftragten Gutachter des Konsortiums bestehend aus L.A.U.B. GmbH, Mainz; Umweltplanung Bullermann und Schneble sowie dem Institut für Zoologie Johannes-Gutenberg-Universität Mainz derzeit eine Konzeptstudie, in der wesentliche Grundlagen, Anforderungen und Grundzüge eines Umweltmonitorings darzustellen sind. Ziel ist es, aus der Konzeptstudie heraus konkrete Vorschläge zu erhalten, wie ein Umweltmonitoring aufzubauen ist, welche Kosten damit verbunden sind und welche Ergebnisse mit dem Monitoring erreicht werden können.

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

Ziel des Gutachtens war es, ein praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung von planmäßigen Flugbewegungen zwischen 23.00 Uhr und 5.00 Uhr am Flughafen Frankfurt zu entwickeln. Mit dem Gutachten wurde im Mai 2003 die AirLog GmbH, Dr. Achim Fränkle, im Auftrag des RDF betraut. Es wurde ein unternehmensspezifisches Verlagerungskonzept für alle Luftverkehrsgesellschaften entwickelt, die in nennenswertem Umfang Flugbewegungen in der Mediationsnacht (23.00 bis 5.00 Uhr) des Basisjahres 2002 durchführten. Am Beispiel einer typischen Referenzwoche des Jahres 2002 wurden die Verlagerungen und ihre Folgen ausgearbeitet. Eine Zukunftsbetrachtung erfolgte nicht. Die Ermittlung der (finanziellen) Auswirkungen dieser Verlagerungen basierte auf Unternehmensdaten, soweit diese zur Verfügung gestellt wurden, Literatur- und Erfahrungswerten der Gutachter sowie auf Annahmen. Abschließend entwickelte der Gutachter Maßnahmenbündel, die die Umsetzung der erarbeiteten Verlagerungskonzepte unterstützen könnten.

Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass alle Flugbewegungen, die in der ausgewählten Referenzwoche im Jahr 2002 zwischen 23.00 und 5.00 Uhr stattgefunden haben, prinzipiell verlagerbar sind. Der Gutachter weist allerdings auch auf – z.T. beachtliche – finanzielle und wirtschaftliche Konsequenzen für einige betroffene Unternehmen hin.

Die Ergebnisse des Gutachtens wurden in einem „Hearing der Nachtflieger“ am 15. Juni 2004

Vertretern der betroffenen Luftverkehrsgesellschaften und Unternehmen vorgestellt und mit ihnen diskutiert. Über die grundsätzliche Bestätigung der Arbeiten des Gutachters hinaus wurde bei dem Hearing deutlich, dass sich die größte Betroffenheit durch ein Nachtflugverbot bei den Fracht-Unternehmen konstatieren lässt, dann bei den Touristik-Unternehmen. Die geringste Belastung zeichnet sich beim Linienverkehr ab.

Der untenstehenden Tabelle ist zu entnehmen, welche Art der Verlagerung für welche Luftverkehrsgesellschaft nach Ansicht des Gutachters die praktikabelste ist: Sie zeigt in der ersten Spalte die Flugbewegungen, die die Luftverkehrsgesellschaft in der ausgewählten Referenzwoche in der Mediationsnacht insgesamt geflogen ist. In den folgenden Spalten ist dargestellt, wie viele Flugbewegungen aus der Nacht heraus verlagert werden können und wodurch die Verlagerung erfolgen kann: durch eine zeitliche Verlagerung in den Tag hinein, eine zeitliche Verlagerung in die Nachtrandstunden oder eine räumliche Verlagerung zu einem anderen Flughafen.

Tabelle: Flugbewegungsbilanz des Verlagerungskonzeptes (Sommerreferenzwoche 2002)

Verkehrstyp	LVG	Anzahl FB/W				
		Gesamt	eingestellt	verschoben (gesetzl. Nacht)	verschoben (Tag)	verlagert
Linienverkehr	Lufthansa	7	0	7	0	0
	Air Namibia	4	0	4	0	0
	El Al	1	0	1	0	0
	RAM	1	0	1	0	0
	Adria Airways	1	0	1	0	0
	Ethiopian Airlines	4	0	0	4	0
	Pakistan International	1	0	1	0	0
	Aeroflot	7	0	0	7	0
	QANTAS	7	0	7	0	0
	Zwischensumme	*33*	*0*	*22*	*11*	*0*
Touristischer	Condor/ Thomas Cook	39	0	20	19	0
	Hapag-Lloyd	30	0	15	15	0
	LTU	12	0	6	6	0
	Air Berlin	7	0	7	0	0
	Aero Lloyd	32	32	0	0	0
	sonstige	13	0	0	13	0
	Zwischensumme	*133*	*32*	*48*	*53*	*0*
Nachtluftpost	DPWN	110	0	0	0	110
Luftfracht	Lufthansa Cargo*	42	0	32	0	10
	British Airways	4	0	0	0	4
	Cygnus Air	2	0	0	2	0
	Night Express	4	0	4	0	0
	sonstige	7	0	7	0	0
	Zwischensumme	*59*	*0*	*43*	*2*	*14*
Integrator	DHL	20	0	17	0	3
	FedEx	12	0	0	0	12
	Zwischensumme	*32*	*0*	*17*	*0*	*15*
Sonstige	Überführung	8	0	8	0	0
	Taxiflug	7	3	4	0	0
	Regierung	1	1	0	0	0
	Militär	6	6	0	0	0
	Zwischensumme	*22*	*10*	*12*	*0*	*0*
Gesamt		**389**	**42**	**142**	**66**	**139**

alle Angaben für die Sommerreferenzwoche (39. KW 2002)
** bereinigter Flugplan*

LVG = Luftverkehrsgesellschaft, Anzahl FB/W = Anzahl Flugbewegungen pro Woche
Quelle: AirLog GmbH, 2004 „Praxisorientiertes Umsetzungskonzept zur Verlagerung der Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbots am Frankfurter Flughafen“. Gutachten im Auftrag des RDF

1.6.3 Risikomanagement

Das vergebene Gutachten soll einen Vorschlag für ein geeignetes Management entwickeln, mit dem das derzeitige und zukünftige Risiko minimiert werden kann, das von Flugzeugabstürzen für Dritte in der Umgebung des Flughafens Frankfurt und unmittelbar Betroffene ausgeht. Teil dieses Managementkonzepts wird auch eine Kommunikationsstrategie sein. Das Konzept wird auf den Erkenntnissen aus den vorliegenden Gutachten zur Risikoanalyse aufbauen. Im einzelnen sind folgende Arbeitspakete und Arbeitspunkte im Gutachten zu bearbeiten, die im Gutachtensteckbrief näher erläutert werden (Anhang F3):

- AP 1: Stand und Methodik des Risikomanagements anderer (internationaler) Flughäfen
- AP 2: Erarbeitung eines Konzepts zum Risikomanagement am Flughafen Frankfurt
- AP 2.1: Allgemeine Konzeptentwicklung
- AP 2.2: Vorschlag Umsetzung (Durchführungsplan)
- AP 2.3: Kommunikationsstrategie (vor allem Öffentlichkeitsarbeit)

Beauftragt wurde Det Norske Veritas (DNV), die Qualitätssicherung übernimmt Rand Europe. Begleitet wird das Gutachten durch das zuständige Projektteam und den daraus gegründeten Begleitkreis. Der Abschluss des Gutachtens ist für Herbst 2004 geplant.

1.6.4 Regionale Lärmminderungsplanung

Ziel des Gutachtens „Regionale Lärmminderungsplanung Rhein-Main-Region“ ist es, die Erarbeitung eines regional abgewogenen Maßnahmenpakets zur Lärmminderung zu erarbeiten. Anhand der Darstellung der Gesamtlärmsituation sollen grenzwertüberschreitende Belastungen identifiziert sowie geeignete aktive und passive Schallschutzmaßnahmen festgelegt und geplant werden. Im Rahmen dieses Gutachtens soll in Kooperation mit dem Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (PVFRM) für einen gewählten Ausschnitt der Rhein-Main-Region ein Schallimmissions- sowie Konfliktplan erstellt werden. Der dritte Arbeitsschritt innerhalb der Lärmminderungsplanung (Maßnahmenplan) wird im Rahmen der weiteren Arbeiten des RDF separat für beispielhafte Maßnahmen erarbeitet und ist nicht Bestandteil dieses Gutachtens.

Das Untersuchungsgebiet entspricht einer Berücksichtigung der Kommunen, die von der 60dB(A) Fluglärmisophone angeschnitten werden. Im Rahmen der Nachverhandlungen wurde das Gebiet um die Kommunen Mainz und Trebur erweitert, ohne dass dadurch Mehrkosten entstehen.

Die notwendige Datengrundlage wird vom PVFRM zur Verfügung gestellt. Die Vervollständigung und Ergänzung um die Daten der Kommunen des gewählten Untersuchungsgebietes, die außerhalb des PVFRM liegen, soll nach Möglichkeit durch vorhandene Datenbestände der betroffenen Kommunen erfolgen. Falls diese Daten nicht zur Verfügung stehen, werden diese Bereiche nicht erfasst. Es werden ausschließlich die Verkehrslärmquellen (Flug-, Straßen- und Schienenlärm) berücksichtigt. Mit dem Schallimmissions- und Konfliktplan wird die Basis für den Maßnahmenplan zur Reduzierung der Lärmbelastung gelegt. Die Lärmkontor GmbH wurde als Gutachter ausgewählt, die Qualitätssicherung übernimmt TÜV Süd. Der Zwischenbericht soll im August 2004 vorliegen, das abschließende Gutachten im April 2005.

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

2.1 Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

2.1.1 Die Pressearbeit

Über eine kontinuierliche Pressearbeit der RDF-Geschäftsstelle werden die regionalen Medien und damit die Öffentlichkeit mit Informationen zur Arbeit des Dialogforums informiert, wie zum Beispiel über aktuelle Themenschwerpunkte, laufende Gutachten oder anstehende Veranstaltungen. 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.

2.1.2 Die RDF-Broschüre

Anfang 2004 wurde die Broschüre „Regionales Dialogforum – für und mit den Menschen unserer Region“ in den umliegenden Gemeinden des Flughafen Frankfurt verteilt. Ziel der Broschüre war es, den Bekanntheitsgrad des RDF zu erhöhen, den Dialog mit dem Bürger- und Multiplikatorennetzwerk zu intensivieren und neue Personenkreise zu erschließen. Mit der Broschüre konnte der Kreis der an der Arbeit des RDF interessierten Personen wesentlich erweitert werden. Die Resonanz aus der Bevölkerung war ausgesprochen positiv und zeigt sich neben persönlichen Reaktionen auch durch einen erhöhten Zugriff auf die Internetseiten des RDF – insbesondere auch auf die Karten zur Visualisierung des berechneten Fluglärms.

2.1.3 Der „dialog brief“

Aufgrund der guten Erfahrungen der letzten Jahre wurde der Dialogbrief als regelmäßiger Informationsservice im Berichtszeitraum weiter fortgeführt. Er ist, neben dem Bürgerbüro, den Veranstaltungen und dem Internet, wesentlicher Teil der Öffentlichkeitsarbeit des RDF. Ein Schwerpunkt der Berichterstattung war die Risiko-Diskussion in der Region. Weitere Themen waren das Planfeststellungsverfahren, Fluglärmmonitoring, Maßnahmen des Aktiven Schallschutzes und die Erfolge der Delegationsreise nach Brüssel. Alle im Berichtzeitraum veröffentlichten Dialogbriefe sind diesem Bericht beigefügt (siehe Anhang E).

2.1.4 Internet

Die Homepage des Regionalen Dialogforums (www.dialogforum-flughafen.de) bietet sowohl den interessierten Bürgerinnen und Bürgern als auch den Mitgliedern des RDF die Möglichkeit, sich umfassend zu den Grundlagen des Verfahrens, den aktuellen Arbeiten des RDF und den Informationsveranstaltungen zu informieren.

So werden den interessierten Besuchern zunächst das Verfahren und die Grundlagen der Arbeit des RDF erläutert. Hinweise zum Auftrag, der Arbeitsweise und der Zusammensetzung des RDF finden sich dort ebenso wie detaillierte Informationen zu den Projektteams, dem Arbeits-

programm des RDF und alle abgeschlossenen Gutachten, die das RDF in Auftrag gegeben hat. Auch der regelmäßig erscheinende Dialogbrief steht direkt auf der Startseite zum download bereit.

Im vergangenen Jahr wurde als neuer Service ein Lärmvisualisierungsprogramm auf den Webseiten des RDF bereitgestellt. Anhand dieses Programms kann per Mausklick nachvollzogen werden, wie laut es heute ist und im Falle des Baus einer Landebahn Nordwest sein wird. Unter Anwendung des Softwareprogramms zur Berechnung von Lärm-Immisionen „CadnaA“ wurde eine Lärmvisualisierung nach den vom Hessischen Landesamt für Umwelt und Geologie (HLUG) errechneten Fluglärmergebnissen nach der Anleitung zur Berechnung von Fluglärm (AzB) 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. Dieses Angebot wurde im vergangenen Jahr mit großen Erfolg angenommen: Über eine Million Zugriffe wurde in der Zeit von Juni 2003 bis Dezember 2003 verzeichnet. Ein Zeichen, dass das Bedürfnis der Bevölkerung nach neutraler Information zum Thema „Fluglärm“ sehr stark ist.

2.2 Dialog mit der Region

Die Arbeit des RDF wird in steigendem Maße von den Medien und den Bürgerinnen und Bürgern geschätzt. Dank zahlreicher Diskussionsveranstaltungen, dem mobilen Bürgerbüro, Schulbesuchen und dem Bürgerbüro in Rüsselsheim haben die Menschen in der Region vielfältige Möglichkeiten, im persönlichen Gespräch ihre Fragen zu klären und ihre Forderungen und Wünsche weiter zu geben.

Thema	**Ort**	**Datum**
Themendialog: Fluglärmmonitoring	Frankfurt-Sachsenhausen	1. Juli 2003
Themendialog: Planfeststellungsverfahren	Frankfurt-Goldstein	9. Juli 2003
Themendialog: Des einen Freud, des anderen Leid - günstige Urlaubsflüge kontra Nachtruhe?	Frankfurt-Sachsenhausen	25. September 2003
Themendialog: Wie können Flugzeuge leiser landen? - Das Verfahren CDA	Hanau	19. November 2003
Themendialog: Nordwestbahn – Fakten zur Risikodebatte	Raunheim	22. April 2004

2.2.1 Das Bürgernetzwerk

Das RDF ist notwendig und seine Informationen sind glaubwürdig. Zahlreiche Bürger und Multiplikatoren stehen als Bürgernetzwerk regelmäßig mit dem RDF im Dialog. Mit ihrem Engagement und ihren Ideen bereichern die Bürgerinnen und Bürger die Arbeit des RDF und geben

durch ihre Mitarbeit immer wieder wichtige Hinweise, welche Maßnahmen und Themen für sie von besonderer Bedeutung sind. Seit dem Frühjahr 2004 werden die Mitglieder des Bürgernetzwerks besonders in die Dialogveranstaltungen des RDF einbezogen: Sie erhalten zu den Veranstaltungen Informationspapiere, haben die Möglichkeit, im kleinen Kreis mit geladenen Experten der jeweiligen Veranstaltung zu sprechen und beziehen nach der Veranstaltung die Dokumentation.

2.2.2 Themendialog zum Fluglärmmonitoring

Experten sprechen zum Fluglärmmonitoring.

Beim TD Fluglärmmonitoring in Frankfurt /Sachsenhausen präsentierten Experten interessierten Bürgerinnen und Bürgern aus der Region ihre Ansätze, wie die geflogenen Routen und der damit verbundene Lärm der Flugzeuge nachvollzogen werden können. Rede und Antwort standen Experten der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA), von Geoinformatik Umweltplanung Neue Medien (GPM), vom Deutschen Fluglärmdienst sowie der Fraport AG. Das RDF bot den Betroffenen mit diesem Themendialog die Möglichkeit, die bereits vorhandenen oder geplanten Mess-Systeme kennen zu lernen und ihre Anregungen und Kritik bezüglich des geplanten Fluglärmmonitorings zu äußern.

In den Diskussionen des Abends wurde geäußert, dass das Fluglärmmonitoring mehr als nur Information sein sollte. Es helfe nichts, nur zu beschreiben und zu bewerten, es bedürfe auch der Folgerung aus den Ergebnissen, sagte ein Bürger an diesem Abend. An dieser Stelle betonte Johannes Wolf, GPM, den klaren Nutzen eines Fluglärmmonitorings: „Wenn wir die Prozesse für die Lärmverursacher sichtbar machen, wird die Kontrolle aller beteiligten Institutionen intensiviert.“ Auch Horst Weise vom Deutschen Fluglärmdienst wies auf die Macht der Öffentlichkeit hin: „Wenn die Daten nicht mehr geheim sind, wird der öffentliche Druck stärker.“

2.2.3 Themendialog zum Planfeststellungsverfahren

Großes Interesse am Themendialog zum PFV

Ziel der Veranstaltung, die in Kooperation mit der Stadt Frankfurt stattfand, war eine breite Information der Öffentlichkeit zu relevanten Aspekten rund um das anstehende Planfeststellungsverfahren (PFV). Daneben zielte die Veranstaltung auch darauf, die Umsetzung des Mediationspaketes im geplanten PFV zu fördern. Den Stand der Planungen stellten Thomas Vitzthum und Horst Amann, Fraport AG, dar. Regine Barth von der Wissenschaftlichen Begleitung des RDF zeigte, welche Schritte und Phasen grundsätzlich bei einem

solchen Verfahren durchlaufen werden und an welchen Stellen die Bürgerinnen und Bürger Beteiligungs- beziehungsweise Einwendungsmöglichkeiten haben. Eine zentrale Frage an diesem Abend war, wie der einzelne Bürger seine Einwände formulieren kann.

Für Unverständnis im Publikum sorgte auch das Jahrzehnte alte Fluglärmgesetz, welches dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft und Verkehr als Planfeststellungsbehörde für die sachliche Bewertung der Belästigung durch Fluglärm keine ausreichende Basis bietet. Hier sei das RDF von entscheidender Bedeutung für die Lieferung von fachlich abgesicherten Informationen, wie Professor Wörner an diesem Abend betonte.

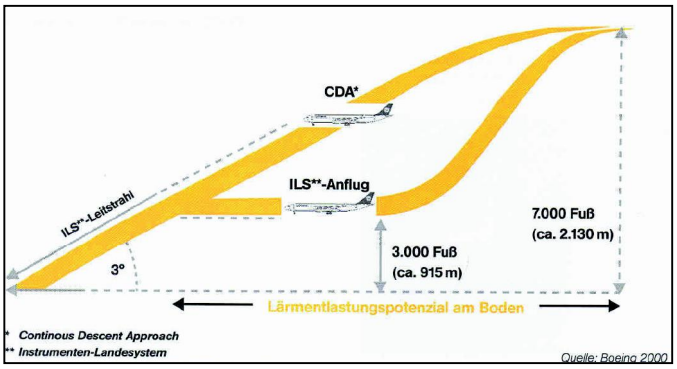
2.2.4 Themendialog: Günstige Urlaubsflüge kontra Nachtruhe?

Diskussionsveranstaltung „Urlaub und Lärm“

Die zentralen Fragen an diesem Abend waren: Wie häufig starten und landen die Urlaubsflieger in den Ferienzeiten am frühen Morgen und in den späten Abendstunden? Und wer ist „schuld“ an diesen Flügen, die den einen Erholung bringen und den anderen, den Anwohnern rund um den Frankfurter Flughafen, die Ruhe nehmen? Mit diesen Fragen setzten sich die Experten mit Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen der Diskussionsveranstaltung „Urlaub und Lärm“ im Frankfurter Südbahnhof auseinander. Dabei stellte Jens Flunkert von Airlog erstmals Daten zur Häufigkeit und Verteilung von Urlaubsflügen aus dem vom RDF beauftragten Gutachten zur Umsetzung des Nachtflugverbots vor. Neben den Kundenwünschen, etwa nach einer möglichst frühen oder möglichst späten Anreise beschrieb Dirk Treber von der Bundesvereinigung gegen Fluglärm, dass der Fluglärm und damit die Beeinträchtigung der Lebensqualität der Anwohner rund um den Frankfurter Flughafen gerade in den Sommermonaten erheblich zunehme. Er plädierte für einen „Lärmtaler“ in Höhe von zwei Euro, den jeder Passagier zusätzlich zahlen sollte, der aber auch für Fracht erhoben werden sollte. Das Geld, so Trebers Vorschlag, könnte bundesweit in einen Fonds fließen, aus dem dann Maßnahmen für den Lärmschutz finanziert werden könnten. In diesem Zusammenhang mahnte Dirk Treber erneut die Novellierung des Fluglärmgesetzes an und verwies auf den darin enthaltenen besonderen Schutz der Nacht.

Professor Wörner betonte an diesem Abend, dass der Sinn des Gutachtens darin liege, weder Urlaubsreisende noch Fluggesellschaften zu stigmatisieren. Vielmehr müsse nach Lösungen gesucht werden, wie sich die berechtigten Wünsche nach Ruhe mit den berechtigten Wünschen nach Urlaub vereinbaren lassen.

2.2.5 Themendialog zum Sinkflugverfahren CDA



Darstellung des Kontinuierlichen Sinkflugs

Ziel der Informationsveranstaltung des RDF in Hanau zu lärmmindernden Anflugverfahren (CDA) war es, von den Erfahrungen an den europäischen Standorten Schiphol und London zu lernen sowie die aktuellen Planungen für Frankfurt zu diskutieren. Grundsätzlich waren sich die Experten aus den Niederlanden und Deutschland einig, dass die größte Lärmminderung von einem kontinuierlichen Sinkflug (CDA) zu erwarten sein. Ruud Den Boer von der NLR (National Aerospace Laboratory), dem niederländischen Forschungsinstitut für Luft- und Raumfahrt in Amsterdam, bezifferte die zu erwartende Verminderung des Lärms bei der Einführung des CDA: Diese liege bei 4 dB(A) im Einzelschallpegel gegenüber dem Landeverfahren "Low-Drag/Low-Power", das für Frankfurt empfohlen ist. Den Boer berichtete davon, dass die Einführung des CDA in Schiphol auch dazu geführt habe, dass die Zahl der Beschwerden drastisch zurück gegangen ist. Ferner habe man gute Erfahrungen in Schiphol mit einer strengen Lärmkontingentierung gemacht – ein denkbares Modell auch für Frankfurt.

Frank Lindenmayer von der DFS erläuterte die Arbeiten zur Umsetzung des CDA in Frankfurt: Der CDA soll für Frankfurt in der Nacht ab 23.00 Uhr verbindlich vorgeschrieben werden. Andreas Milde, Pilot von der Vereinigung Cockpit, schilderte an diesem Abend seine guten Erfahrungen mit dem CDA beim Anflug auf London. Professor Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des RDF, betonte, dass er sich weiterhin für lärmmindernde Maßnahmen im RDF und in der Öffentlichkeit einsetzen wolle.

2.2.6 Themendialog: Nordwestbahn – Fakten zur Risikodebatte

Diskussion zu den Fakten der Risikodebatte

Mit dieser Veranstaltung brachte das Regionale Dialogforum die Risikodebatte erstmals zu den Betroffenen rund um den Flughafen. Die entscheidende Frage des Abends lautete: Wie lässt sich das Risiko eines Absturzes am Frankfurter Flughafen berechnen und welches Risiko ist akzeptabel?

Seit der Empfehlung der Störfallkommission wurde verstärkt über die Risiken eines Flugzeugabsturzes im Umfeld des Flughafens Frankfurt und dessen Konsequenzen diskutiert. Beide Seiten, Ausbaubefürworter wie Ausbaugegner, scheinen bereits ihre Entscheidung getroffen zu haben. Die Ausbaubefürworter sehen eine grundsätzliche Vereinbarkeit der Nordwestbahn mit dem Ticona-Werk zumindest dann, wenn technische und or-

ganisatorische Maßnahmen ergriffen werden, um den Eintritt oder Auswirkungen eines Störfalls zu minimieren. Für die Ausbaugegner ist spätestens nach der Empfehlung der Störfallkommission klar, dass die Planungen für die Nordwestbahn gestoppt werden müssen. Die Bürger stehen vor der Frage, welche Seite Recht hat und wer letztlich die Entscheidung über die Zumutbarkeit der berechneten Risiken trifft. Das RDF war und ist der Meinung, diese Diskussion sollte unter Beteiligung der Öffentlichkeit geführt werden und nicht hinter verschlossenen Türen. Diskutieren konnten die Anwesenden mit Professor Christian Jochum (Störfallkommission), Dr. Helmut Spangenberger (TÜV-Pfalz), Professor Hartmut Fricke (Gesellschaft für Luftfahrtverkehrsforschung), Dr. Rainer von Hagen (Det Norske Veritas), Emil Ninov (TÜV-Hessen) und Christian Häfner (Fraport AG).

Die Diskussion im bis auf den letzten Stuhl gefüllten Gemeindesaal St. Bonifatius in Raunheim war stark von politischen Wertungen und persönlichen Emotionen geprägt. Der große Andrang verdeutlichte, wie groß das Interesse der Menschen in der Region an sachlicher Information ist. Neben der Diskussion um das Chemiewerk Ticona wurden auch andere Bereiche rund um den Flughafen, wie Gewerbe- und Wohngebiete, der Fernbahnhof sowie besondere Risikofaktoren, wie der Vogelschlag, angesprochen. Festzuhalten bleibt nach der Veranstaltung, dass sich die Experten bei der Größenordnung der ermittelten Risikowerte weitgehend einig sind. Welche Konsequenzen sich daraus ergeben, welches Risiko unter welchen Umständen akzeptiert werden kann, ist weiterhin umstritten.

2.2.7 Das Bürgerbüro

Wie auch in den vergangenen Jahren nahmen viele Bürgerinnen und Bürger die Angebote und den Service des Bürgerbüros wahr. Über 800 Interessierte stellten ihre Fragen, diskutierten mit dem Team des Bürgerbüros und nahmen den Informationsservice in Anspruch.

Die häufigsten und interessantesten Anfragen im Bürgerbüro zum Thema „Ausbau Frankfurter Flughafen“ waren:

- Wie sind die An- und Abflugrouten über dem Rhein-Main-Gebiet bei einem Ausbau im Vergleich zum Ist-Zustand?
- Wie laut ist es oder wird es nach dem Ausbau?
- Wie kann man Lärm messen?
- Gibt es eine Aufzeichnung, wie Flugzeuge tatsächlich geflogen sind?
- Wie erfahre ich die Überflughöhen?
- Was ist der Unterschied zwischen Nachtflugverbot und Nachtflugbeschränkung?
- Zahlen Piloten Strafe, wenn sie die Flugrouten verlassen. Wenn ja, wo geht das Geld hin?

2.2.8 Mobiles Bürgerbüro

Insgesamt dreimal war das Bürgerbüro mobil in der Flughafenanrainerregion unterwegs um die Menschen direkt an ihrem Wohnort zu erreichen.

Mobiles Bürgerbüro	Datum	Dialogstunde vor Ort, Thema
Frankfurt am Main Goldstein	8. Juli 2003	Themenschwerpunkt: Planfeststellungsverfahren (Einflussmöglichkeiten der Bürger)
Hanau	17. + 18. Nov. 2003	Themenschwerpunkt: Leisere An- und Abflugverfahren (inklusive CDA)
Büttelborn	24. + 25. Nov. 2003	Themenschwerpunkt: Nutzungsstrategie der Startbahn West

2.2.9 Schulbesuche

Einige Schulen der Region beschäftigen sich mit dem Thema „Ökologie und Ökonomie“ anhand des Beispiels „Ausbau Flughafen Frankfurt“ im Unterricht oder an den Projekttagen. Deshalb bitten Schulen das Team des Bürgerbüros um Besuche an den Schulen. Hier informiert das RDF Lehrerinnen und Lehrer sowie Schülerinnen und Schüler über die Arbeit des Regionalen Dialogforums. Darüber hinaus werden Rollenspiele zum Mediationsverfahren „Flughafen Frankfurt“ durchgeführt und Lärmexkursionen vorgenommen.

Schülerinnen bei der Lärmmessung

Zahlen und Fakten allein vermitteln nicht, was in einer Mediation passiert. Durch das Rollenspiel können Schülerinnen und Schüler Vieles lernen:

- Sie können nachvollziehen, wie schwer eine Einigung in einem solch komplexen und historisch konfliktbeladenen Entscheidungsfindungsprozess sein kann.
- Sie machen sich mit politischen Standpunkten vertraut, die sie bisher nicht kannten.
- Sie verstehen, dass auch differenzierte Argumente von konkurrierenden politischen Akteuren in Teilen als richtig zu bewerten und zu berücksichtigen sind.
- Sie identifizieren die Interessenslagen, die bestimmten Positionen zu Grunde liegen.
- Sie erkennen, dass Repräsentanten und politische Vertreter in einer Verhandlungssituation nicht die eigene persönliche Meinung vertreten können, sondern die Position ihrer Organisation.
- Sie erfahren, dass man Verhandlungsgewinne für das Allgemeinwohl erzielen kann, wenn man festgefahrene Positionen verlässt und verborgene Interessen betrachtet.

Das Team des Bürgerbüros besuchte im Berichtszeitraum folgende Schulen:

Schule	**Datum**	**Unterricht/Projekt** **Thema**
Gustav-Heinemann-Schule	Juli 2003	Biologie - Hessischer Rundfunk HR3 Schulfernsehen - Multimedia-Projekt-Umweltverträglichkeitsprüfung
Berthold-Brecht-Schule	März 2004	Politik und Wirtschaft - Rollenspiel Mediationsverfahren - Lärmexkursion
Gymnasium Gernsheim	Mai 2004	Politik und Wirtschaft - Rollenspiel Mediationsverfahren - Lärmexkursion

3. Ausblick 2. Halbjahr 2004

3.1 Aufgaben und inhaltliche Schwerpunkte für das RDF und die Projektteams

Berlin-Delegation

Um weiter auf politischer Ebene für die Umsetzung des Mediationspaketes zu werben, wird das RDF im Herbst 2004 wieder das Gespräch mit Politikern und Nichtregierungsorganisationen suchen – diesmal auf Bundesebene, nachdem im Jahr 2003 Brüssel das Ziel war. Für den 30. September 2004 ist die Reise der RDF-Delegation nach Berlin geplant. Dort sollen Gespräche mit dem Bundesverkehrsministerium, dem Bundesumweltministerium, Vertretern der Verkehrs- und Umweltausschüsse des Deutschen Bundestags und dem Verkehrsclub Deutschland stattfinden. Die Mitglieder der Delegation möchten zum einen die Erfahrungen und Ergebnisse des Regionalen Dialogforums weiter geben. Zum anderen sollen Fragen geklärt werden, die für das RDF wichtig sind, wie zum Beispiel zum Nachtflugverbot, zum Fluglärmgesetz oder zur anstehenden Umsetzung von EU-Richtlinien.

Kontingentierung

Das Regionale Dialogforum beginnt im zweiten Halbjahr 2004 die Arbeiten zum Thema „Kontingentierung“. Gemeint sind damit Regelungen, die ein unbegrenztes Wachstum der Flugbewegungen nach dem Ausbau in Frankfurt verhindern, die Belastung der Region durch Fluglärm beschränken und gleichzeitig auch ökonomische Aspekte mit berücksichtigen. Das RDF plant, unterschiedlich restriktive Modelle hinsichtlich ihrer Auswirkungen gutachterlich untersuchen zu lassen. Damit arbeitet das RDF daran, die Punkte „Anti-Lärm-Pakt“ und „Schutz sensibler Zeitbereiche“ des Mediationspakets umzusetzen.

Analyse von Immobilienpreisänderungen

Die wissenschaftlichen Arbeiten des RDF zu den Externen Kosten und zu den volkswirtschaftlichen Nutzen sowie die Anregungen der Anwohnerinnen und Anwohner haben die besondere Bedeutung der Thematik für die Diskussion um die Zukunft des Flughafens aufgezeigt. Für die weitere Untersuchung führt das Projektteam „Langfristperspektiven“ am 7. Juli 2004 ein Expertenhearing durch, um dort mögliche methodische Zugänge zu identifizieren, die die Fragestellung klären können. Auf der Basis der Ergebnisse des Hearings wird dann über die weiteren Arbeitsschritte und -formen entschieden werden.

Belästigungsstudie

Das Projektteam Ökologie und Gesundheit wird sich nach den umfangreichen Vorbereitungen im zweiten Halbjahr verstärkt der Begleitung der „Belästigungsstudie“ widmen. In dieser umfangreichen Feldstudie soll die Belästigung verschiedener lärmbelasteter Gebiete der Rhein-Main-Region durch Fluglärm untersucht werden. Berücksichtigt werden dabei die Aspekte Lebenszufriedenheit, gesundheitliche Lebensqualität, Umweltwahrnehmung und -qualität. Hierfür werden auch Interviews mit Betroffenen durchgeführt. Messungen direkter körperlicher Reaktionen finden nicht statt.

Risikomanagement

Das RDF hat 2004 die Risikodebatte in die Öffentlichkeit gebracht und für eine sachliche und verständliche Aufbereitung der verfügbaren Informationen gesorgt. Darüber hinaus setzt sich das RDF für die Reduzierung bestehender und zukünftiger Risiken durch den Flugverkehr ein, indem es derzeit von Det Norske Veritas ein Gutachten erarbeiten lässt, das einen Weg für ein Risikomanagement aufzeigen soll. Das vom RDF in Auftrag gegebene Gutachten zum Risikomanagement entwickelt vor allem ein Konzept, wie man schon bekannte Risiken verringern und Gefahren frühzeitig erkennen kann. Die entsprechenden Maßnahmen werden laufend fortentwickelt. Risikomindernde Maßnahmen können beispielsweise bestimmte Landeverfahren oder das Verbot besonders unsicherer Airlines sein. Noch ist das Gutachten zum Risikomanagement nicht abgeschlossen, auch das RDF hat noch nicht abschließend zu den Vorschlägen der Gutachter diskutiert. Das Gutachten und dessen Empfehlungen werden eine wichtige Grundlage für die weitere Diskussion der Risikothematik im RDF sein.

Fluglärmmonitoring

Wer sich heute über Fluglärm informieren möchte, muss die bereitgestellten Informationen auf unterschiedlichen Seiten im Internet zusammen suchen. Grund ist unter anderem eine klare Aufgabenteilung: Die Fraport AG ist zuständig für die Erfassung des Fluglärms und die Deutsche Flugsicherung regelt die Flugrouten. Der Bürger kann diese Trennung nicht immer nachvollziehen. Das RDF hat sich daher zum Ziel gesetzt, die vorhandenen Informationen zum Fluglärm zu bündeln und das Informationsangebot auszudehnen. Zukünftig sollen diese Informationen auf einer Internetseite leichter zugänglich sein.

Nach der Umsetzung der neuen Internetseite mit zusammenfassenden Informationen zum Fluglärm plant das RDF weitere Schritte zur Verbesserung des Angebots. Hierzu arbeitet derzeit eine eigens eingesetzte Kleingruppe „Fluglärmmonitoring“. Ihre Arbeit beruht zu weiten Teilen auf den Empfehlungen aus dem gleichnamigen Gutachten von NLR, EMPA und GPM (s. Gutachtensteckbrief im Anhang). Einige Forderungen aus dem Gutachten wurden schon umgesetzt oder werden schon konkret geplant. Andere Empfehlungen werden derzeit diskutiert, zum Beispiel das von den Gutachtern empfohlene Umwelthaus. Daneben gilt es, sich über die Grenzen der Technik Gedanken zu machen und die bestehenden Mess- und Berechnungssysteme zu optimieren, um den Fluglärm möglichst exakt darstellen zu können.

3.2 Das Bürgerbüro

Aufgrund der positiven Resonanz, die das Team des Bürgerbüros aus den Schulbesuchen zieht, werden auch im zweiten Halbjahr verstärkt Schulbesuche angeboten. Außerdem tourt das Mobile Bürgerbüro mit den gewohnten Informationen durch die Region. Damit mehr Menschen erreicht werden können, wird das Team des Bürgerbüros verstärkt auf Marktplätzen seinen Stand aufbauen, um mit Serviceangeboten und Informationen für die Menschen in der Region zur Verfügung zu stehen.

3.3 Dialog mit der Region

Für Juli 2004 plant das RDF eine Messe zum Thema Fluglärm „Wie laut wird es 2010?“. Vorgestellt werden Angebote zur Information über Fluglärm des RDF, Fraport, der DFS und des Deutschen Fluglärmdienstes. Das RDF plant, die bestehenden Angebote auf einer Internetseite zu bündeln und das Angebot auszuweiten. Diese Planungen möchte das RDF mit den Wünschen und Forderungen der Bürgerinnen und Bürger abgleichen. Daneben werden im zweiten Halbjahr zwei weitere Veranstaltungen durchgeführt. Die Veranstaltungen werden durch Pressearbeit und mit dem betreffenden thematischen Schwerpunkt im Dialogbrief begleitet.

Weitere Themen für Veranstaltungen 2004/2005 werden sein:

Thema	Voraussichtlicher Zeitpunkt
Messe „Fluglärmmonitoring“ für Flörsheim	15. Juli 2004
Weniger Lärm in der Region – Aktiver Schallschutz: Erfolge und Herausforderungen	6. Oktober 2004
Ergebnisse der Gutachten „Externe Kosten“/„Volkswirtschaftliche Nutzen“	November 2004
Wie wirkt sich der Ausbau des Flughafens auf die Immobilien aus? – Informationsveranstaltung zum Immobilienkauf und für Immobilienbesitzer	Dezember 2004
Messe „Fluglärmmonitoring“ für Darmstadt	Dezember 2004/Januar 2005
Routenplanung und -belegung am Flughafen Frankfurt	Februar 2005

Daneben bietet die Geschäftsstelle des RDF an, die Ergebnisse der Mediation und des RDF auch vor Ort zu diskutieren. Je nach Diskussionsbedarf können auch einzelne Themen vertieft vorgestellt werden.

3.4 Internet – RDF bündelt Information und erweitert Angebot

Wer sich heute über Fluglärm informieren möchte, muss sich die bereitgestellten Informationen auf den unterschiedlichen Seiten im Internet zusammen suchen. Grund ist unter anderem eine unklare Aufgabenteilung: Die Fraport AG ist zuständig für die Erfassung des Fluglärms und die Deutsche Flugsicherung regelt die Flugrouten. Der Bürger kann diese Trennung nicht immer nachvollziehen, denn die Flugrouten entscheiden natürlich auch über den Fluglärm am Boden. Das RDF hat sich daher zum Ziel gesetzt, die vorhandenen Informationen zum Fluglärm zu bündeln und das Informationsangebot auszudehnen. Hierfür wird Anfang 2005 eine neue Internetseite online gehen. Weitere Maßnahmen zur Verbesserung der angebotenen Informationen zum Fluglärmmonitoring werden derzeit im Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“ diskutiert.

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 Hessische Industrie- und Handelskammern	Dr. Wolfgang Lindstaedt
BARIG e. V.	Martin Gaebges
Bundesvereinigung gegen Fluglärm	Dirk Treber
Deutsche Flugsicherung GmbH	Professor Heinrich Olbert
Deutsche Lufthansa AG	Rita Diede-Stützel
Evangelische Kirchen in Hessen	Kirchenrat Jörn Dulige
Fachverband Spedition und Logistik	Willy Korf
Fraport AG	Professor Dr. Manfred Schölch
Fluglärmkommission	Richard Müller
Hessischer Handwerkstag	Jürgen Heyne
Katholische Kirche	Professor Dr. Franz Kaspar
Landesärztekammer Hessen	Professor 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 der Stadt Dreieich - Ulrich Krebs, Bürgermeister der Stadt Flörsheim - Hans Franssen, Bürgermeister der Stadt Hattersheim - Angelika Munck, Bürgermeisterin der Stadt Hochheim - Erhard Engisch, Bürgermeister der Stadt Kelsterbach - Bernhard Brehl, Bürgermeister der Stadt Mörfelden-Walldorf - Dirk-Oliver Quilling, Bürgermeister der Stadt Neu-Isenburg - Thomas Jühe, Bürgermeister der Stadt Raunheim
Die 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
ver.di (ehemals DGB)	Gerold Schaub
Vereinigung Cockpit e. V.	Uwe Kröger
Vereinigung hessischer Unternehmerverbände e. V.	Lutz Raettig
WIDEMA e. V.	Harm Heldmaier

B Geschäftsordnung des RDF

Geschäftsordnung des Regionalen Dialogforums

Das Regionale Dialogforum (RDF) ist Bestandteil des in dem Mediationsverfahren Flughafen Frankfurt entwickelten Mediationspakets. Das Regionale Dialogforum wurde in der konstituierenden Sitzung am 23. Juni 2000 eingesetzt. Es setzt sich mit den Aspekten des Mediationspakets auseinander und führt den im Mediationsverfahren begonnenen Dialog fort. Diese Geschäftsordnung wird in dem Verständnis und Bewusstsein verabschiedet, dass die einzelnen RDF-Mitglieder unterschiedliche Positionen vertreten und verschiedene Intentionen verfolgen.

Das Regionale Dialogforum dient der offenen, informellen, voraussetzungslosen und ergebnisoffenen Diskussion über den Flughafen Frankfurt am Main. Die Mitglieder des RDF verfolgen mit der Teilnahme nicht automatisch die selben Ziele.

Das RDF eröffnet den Beteiligten die Möglichkeit, ihre Vorstellungen in das weitere Verfahren einzubringen. Daneben eröffnet das RDF die Chance, weitere, die Bürgerinteressen der Region berührende Themen und Schwerpunkte herauszuarbeiten, die in förmlichen Verfahren nicht geltend gemacht werden können. Es soll gerade durch die Existenz der unterschiedlichen Auffassungen wesentliche Beiträge liefern.

Aus den Verhandlungen des RDF und seiner Untergliederungen können weder für die Vergangenheit noch für die Zukunft Rechtsfolgen abgeleitet werden.

Das Regionale Dialogforum hat keine Entscheidungskompetenzen, seine Beratungs- und Verhandlungsergebnisse sollen aber die Forderungen, Erwartungen und Ideen der Beteiligten und Betroffenen in die Entscheidungsprozesse einbringen.

Die Arbeiten des Regionalen Dialogforums basieren insbesondere auf:

- den Empfehlungen der Mediation vom Januar 2000
- dem Kabinettsbeschluss vom 20. Juni 2000
- dem Codex vom 23. Juni 2000
- der Liste der im Rahmen der Mediation offen gebliebenen Fragestellungen ("Restantenliste") vom 5. Juli 2000
- dem Schreiben der Kommunen zu im Rahmen der Mediation offen gebliebenen Fragestellungen vom 2. Februar 2000

Auf dieser Grundlage haben die Mitglieder des Regionalen Dialogforums folgende Geschäftsordnung vereinbart:

I. Aufgaben des Regionalen Dialogforums

Ausgehend von den Empfehlungen der Mediationsgruppe sind dem Regionalen Dialogforum derzeit insbesondere folgende Aufgabenfelder zugedacht:

- Nachtflugverbot
- Optimierung des Betriebs im Sinne des Mediationspakets
- Anti-Lärm-Pakt
- langfristige Perspektiven des Flughafens Frankfurt
- Beschwerde- und Kommunikationsmanagement

Weitere Themen wird das Regionale Dialogforum in eigener Verantwortung oder durch Auftrag der Hessischen Landesregierung bearbeiten. Parallel zum Regionalen Dialogforum werden die gesetzlich vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren ablaufen. Das Regionale Dialogforum wird über die einzelnen Verfahrensschritte schnellstmöglich informiert. Unterschiedliche Meinungen der Mitglieder des Regionalen Dialogforums (insbesondere zum Ablauf von Verwaltungsverfahren) werden explizit genannt.

Bei der Terminfestlegung wird auf Erörterungstermine, Termine der Offenlegung Rücksicht genommen.

II. Allgemeine Verhaltensgrundsätze

- Ein Dialog-Verfahren setzt voraus, dass die Beteiligten ihre eigenen Interessen und Problembewertungen einbringen, aber zugleich bereit sind, auch entgegengesetzte Meinungen anzuhören, verhandlungsfähige Positionen darzulegen, Optionen für Konfliktlösungen zu erarbeiten und sich auch um gemeinsame inhaltliche Empfehlungen zu bemühen. Die Teilnehmer des Regionalen Dialogforums sehen sich diesen Grundsätzen verpflichtet.

- Jeder Teilnehmer des Regionalen Dialogforums ist gehalten, zu einem vertrauensbildenden Gesprächs- und Verhandlungsstil beizutragen.
- Die Mitglieder des Regionalen Dialogforums sind zu einem sorgfältigen Umgang mit Transparenz und Vertraulichkeit verpflichtet.

III. Leitung, Organisation und Wissenschaftliche Begleitung

1. Den Vorsitz des Regionalen Dialogforums hat derzeit Professor Dr.-Ing. Johann-Dietrich Wörner, Präsident der TU Darmstadt, inne. Bei einem Wechsel des Vorsitzes wird von der Hessischen. Landesregierung im Benehmen mit den Mitgliedern des Regionalen Dialogforums der Vorsitzende berufen.

2. Die Geschäftsführung (IFOK) ist von der Landesregierung beauftragt. Die Geschäftsführung ist gegenüber dem Vorsitzenden und der Landesregierung berichtspflichtig. Vorsitzender und Landesregierung nehmen eventuell Kritik an der Geschäftsführung entgegen und verantworten einen eventuellen Wechsel in der Geschäftsführung.

3. Zu den Aufgaben der Geschäftsführung zählen

- die Unterstützung des Vorsitzenden des RDF,
- die Moderation und Organisation des Regionalen Dialogforums sowie von Untergruppen,
- die Einrichtung und der Betrieb der Geschäftsstelle und eines Bürgerbüros,
- die Öffentlichkeitsarbeit/die interne und externe Kommunikation,
- die Wissenschaftliche Begleitung (Öko-Institut) gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit weiteren Institutionen,
- die Bearbeitung der laufenden Geschäftsvorfälle des Regionalen Dialogforums sowie seiner Untergruppen.

IV. Mitgliedschaft

1. Die Mitgliedschaft im Regionalen Dialogforum wird kraft Beauftragung durch die am RDF beteiligten und dadurch zur Entsendung ermächtigten Stellen begründet. Die Berufung erfolgt durch den Hessischen Ministerpräsidenten.

2. Entsendende Stellen (einschließlich der mit Kabinettsbeschluss vom 20. Juni 2000 vorgegeben Institutionen) sind:

    - Arbeitsgemeinschaft der hessischen Industrie- und Handelskammern
    - Arbeitsgemeinschaft Deutscher Luftfahrtunternehmen
    - Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen
    - Board of Airlines Representatives in Germany e. V.
    - Bund für Umwelt und Naturschutz, Landesverband Hessen e. V.
    - Bundesvereinigung gegen Fluglärm e. V.
    - Bürgeraktion Pro Flughafen e. V.
    - Bürgerinitiative WIDEMA
    - Deutsche Angestelltengewerkschaft, Landesverband Hessen
    - Deutsche Lufthansa AG
    - DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
    - DGB Deutscher Gewerkschaftsbund, Landesbezirk Hessen
    - Evangelische Kirchen in Hessen
    - Fachverband Spedition und Logistik e. V.
    - Fraport AG
    - Hessischer Handwerkstag
    - Hessischer Städte- und Gemeindebund (Repräsentanten Stand 2004: Dreieich, Flörsheim, Hattersheim, Hochheim, Kelsterbach, Neu-Isenburg, Mörfelden Walldorf, Raunheim)
    - Hessischer Städtetag (Repräsentanten Stand 2004: Darmstadt, Frankfurt, Offenbach und Rüsselsheim)
    - Kommissariat der katholischen Bischöfe im Lande Hessen
    - Kommission zur Abwehr des Fluglärms Flughafen Frankfurt am Main

- Landesärztekammer Hessen
- Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Hessen e. V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Hessen e. V.
- Stadt Mainz und Landkreis Mainz-Bingen
- Vereinigung Cockpit
- Vereinigung hessischer Unternehmerverbände e. V.

3. Die Modalitäten der Rückbindung sind zwischen entsendenden Stellen und jeweiligen Repräsentanten zu regeln.

4. Die Mitgliedschaft in dem Regionalen Dialogforum wird grundsätzlich persönlich wahrgenommen. Aus der Mitgliedschaft im Regionalen Dialogforum lassen sich keine Rechtsnachteile, weder verfahrensrechtlicher noch materiell-rechtlicher Art, in den förmlichen Verfahren ableiten.

5. Für jedes Mitglied des Regionalen Dialogforums kann ein persönlicher Stellvertreter benannt werden. Die Stellvertreter sollen nur in zwingenden Ausnahmefällen entsandt werden. Der an einer Sitzung teilnehmende persönliche Stellvertreter ist anstelle des ordentlichen Mitglieds stimmberechtigt.

6. Mitglieder des Regionalen Dialogforums und seiner Untergliederungen sind natürliche Personen.

7. Die Mitglieder des Regionalen Dialogforums und seiner Untergliederungen sowie deren Stellvertreter können für spezielle Aspekte in Absprache mit dem Vorsitzenden weitere Mitarbeiter/Experten hinzuziehen.

V. Sitzungsregularien

Zu jeder Sitzung des Regionales Dialogforums lädt die Geschäftsführung so früh wie möglich, spätestens mit einer Frist von zwei Wochen, schriftlich ein. Die Einladung soll eine vorläufige Tagesordnung enthalten. Zu den Einzelpunkten sollen notwendige Informationen und Entwürfe von Entscheidungsoptionen so früh wie möglich, spätestens mit einer Frist von einer Woche, bereitgestellt werden. Über die Tagesordnung wird zu Beginn der Sitzung abschließend entschieden.

1. Termine und Orte für die Sitzungen des Regionalen Dialogforums sollen möglichst halbjährlich im Voraus festgelegt werden.

2. Die Hessische Staatskanzlei erhält generellen Beobachterstatus im Regionalen Dialogforum. Grundsätzlich kann die Landesregierung darüber hinaus weitere Beobachter in das Regionale Dialogforum entsenden. Die Federführung hierfür liegt bei der Staatskanzlei.

VI. Dokumentation

1. Über jede Sitzung des Regionalen Dialogforums wird ein Protokoll gefertigt, in dem die Teilnehmer, die wesentlichen Ergebnisse und Diskussionen der Sitzung sowie falls gewünscht in der Sitzung geäußerte Positionen festgehalten werden. Jedes Mitglied des Regionalen Dialogforums erhält ein Exemplar des Ergebnisprotokolls.

2. Jedes Ergebnisprotokoll wird in der jeweils folgenden Sitzung zur Genehmigung vorgelegt. Die Mitglieder des Regionalen Dialogforums sind sich darüber einig, dass die in den Protokollen wiedergegebenen Erörterungen als auch Beschlussfassungen lediglich unverbindliche Ergebnisse der entsprechend der Präambel offenen Diskussion innerhalb der Mitglieder über die Vor- und Nachteile des Flughafens Frankfurt am Main wiedergeben.

3. Die Ergebnisprotokolle sollen nicht öffentlich zugänglich sein.

VII. Beschlussfähigkeit, Beschlussfassung

1. Das Regionale Dialogforum ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte seiner stimmberechtigten Mitglieder anwesend ist. Ist diese Zahl nicht erreicht, kann zwar verhandelt werden, die Ergebnisse bedürfen jedoch der Zustimmung in der nächsten Sitzung.

2. Beschlussfassungen werden mit einfacher oder qualifizierter Mehrheit gefasst. Die aktuellen Abstimmungsmodalitäten wurden in der RDF-Sitzung am 7. Dezember 2001 auf Vorschlag des Vorsitzenden festgelegt (siehe Protokoll).

3. Beschlüsse können nur innerhalb ordnungsgemäß einberufener Sitzungen gefasst werden.

VIII. Untergruppen und Sachverständige

1. Das Regionale Dialogforum beziehungsweise der Vorsitzende können zur Vorbereitung von Beschlüssen Untergruppen einsetzen, bei denen auch Personen mitwirken können, die nicht Mitglieder des Regionalen Dialogforums sind.

2. Die Entscheidung darüber, zu welchem Thema welche Sachverständige angehört oder welche wissenschaftlichen Gutachten eingeholt werden sollen, trifft das Regionale Dialogforum.

3. Die endgültige Bewertung von Arbeitsergebnissen aus den Untergruppen trifft das Regionale Dialogforum.

4. Die Vorschriften über die Allgemeinen Verhaltensgrundsätze des Regionalen Dialogforums gelten entsprechend.

IX. Öffentlichkeitsarbeit

1. Um die Arbeitsfähigkeit des Regionalen Dialogforums zu erhalten und die Vertrauensbildung zu erleichtern, sind die Sitzungen grundsätzlich nicht öffentlich. Die Kommunikation mit der Öffentlichkeit wird in Absprache mit dem Vorsitzenden von der Geschäftsführung übernommen.

2. Der Vorsitzende gibt in eigener Verantwortung Pressemitteilungen heraus und versendet sie zeitgleich an die Mitglieder des Regionalen Dialogforums. Pressemitteilungen über RDF-Sitzungsinhalte werden von dem Vorsitzenden vor dem Ende der jeweiligen Sitzung inhaltlich bekannt gegeben.

3. Individuelle Presseberichte einzelner Mitglieder über den Sitzungsverlauf des Regionalen Dialogforums sind zur Wahrung des einheitlichen Erscheinungsbildes des Gremiums als Regionales Dialogforum nicht zulässig. Den Mitgliedern des RDF bleibt es vorbehalten, zu Sachthemen eigene Positionen in der Öffentlichkeit zu vertreten.

X. Kosten

1. Es werden keine Sitzungsgelder bezahlt.

2. Für die Übernahmen der Kosten des Verfahrens wurde von der Hessischen Landesregierung gemäß Kabinettsbeschluss vom 23. Juni 2000 ein Fonds eingerichtet. In diesen Fonds kann neben der Landesregierung jedes Mitglied nach seinem Willen und seinen Möglichkeiten Beiträge leisten.

3. Die kassen- und rechnungsmäßige Abwicklung des Fonds wird im Einvernehmen mit der Landesregierung geregelt. Die Bestimmungen des Landes Hessen finden entsprechende Anwendung.

4. Die Mitglieder des RDF erhalten für jedes Geschäftsjahr eine Aufstellung der geplanten Ausgaben und der zu erwartenden Einnahmen. Nach dem Ende des Geschäftsjahres erhalten die Mitglieder des RDF eine Aufstellung der tatsächlichen Ausgaben und Einnahmen.

XI. Sachstandsberichte

Über den aktuellen Stand der Beratungen und Erkenntnisse soll einmal pro Jahr ein Zwischenbericht an die Staatskanzlei erfolgen.

XII. Änderung der Geschäftsordnung

1. Der Antrag auf Änderung der Geschäftsordnung kann von jedem Mitglied schriftlich gestellt werden. Er muss die Formulierung der Textänderung und eine Begründung enthalten.

2. Über den Antrag ist in einer ordentlichen Sitzung des Regionalen Dialogforums zu entscheiden. Er gilt als angenommen, wenn zwei Drittel der ordentlichen Mitglieder ihm zustimmen.

XIII. Inkrafttreten

Diese Geschäftsordnung tritt am Tage ihrer Annahme durch die Mitglieder des Regionalen Dialogforums in Kraft; sie ersetzt die bislang gültige Geschäftsordnung des Regionalen Dialogforums.

Frankfurt, 19. März 2004

C Begleitung des Verfahrens

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

	Begleitung der Gremien Stand Juni 2004
Meister, Dr. Hans-Peter	Regionales Dialogforum, Projektteam „Nachtflugverbot“, Projektteam „Langfristperspektiven/No-Regret“
Hertlein, Markus	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum, Projektteam „Langfristperspektiven/No-Regret“, Presse Regionales Dialogforum
Schönfelder, Carla	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum, Projektteam „Nachtflugverbot“
Banse, Barbara	Bürgerbüro Rüsselsheim, Mobiles Bürgerbüro in der Region
Beiler, Melanie	Geschäftsstelle Regionales Dialogforum, Projektteam „Ökologie und Gesundheit“
Büttner, Dr. Hannah	Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“
Eggert, Ralf	Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“, Projektteam „Optimierung“, Presse Regionales Dialogforum, Regionaler Dialog/Veranstaltungen
Eichel, Ana-Isabel	Regionaler Dialog/Veranstaltungen
Pfeiffer, Marc	Bürgerbüro Rüsselsheim
Rammelt, Stephan	Presse Regionales Dialogforum

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

	Begleitung der Gremien Stand Juni 2004
Barth, Regine	Regionales Dialogforum, Projektteam „Nachtflugverbot“
Hochfeld, Christian	Regionales Dialogforum, Projektteam „Langfristperspektiven/No-Regret“
Arps, Henning	Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“
Brohmann, Dr. Bettina	Projektteam „Ökologie und Gesundheit“
Schmied, Martin	Projektteam „Optimierung“

D Übersicht über das Arbeitsprogramm des RDF

D-1: Inhaltsübersicht des Arbeitsprogramms (Stand: 30. März 2004)

Forum

AP	Titel	Stand	Herkunft
F 1	**Stellungnahmen für das RDF**		
F 1.1	Stellungnahme Rechtsfolgen der Dialogteilnahme für die Kommunen	Ende	RDF
F 2	**Exkursionen des RDF**		
F 2.1	Exkursion Ticona	Ende	RDF
F 2.2	Exkursion Nachtluftpoststern	Ende	RDF
F 2.3	Exkursion Hamburg	i. B.	RDF
F 3	**Engagement Nachtflugverbot**		
F 3.1	Gespräche/Delegationen des RDF beziehungsweise seines Vorsitzenden zur Umsetzung des Nachtflugverbots als Teil des Mediationspakets. Informationsaustausch bei politischen Entscheidungsträgern im Land, Bund und der EU. Politisches Teilarbeitspaket aus N 4.3, welches in enger Abstimmung mit dem Projektteam Nachtflugverbot bearbeitet wird.	i. B.	RDF

Projektteam Anti-Lärm-Pakt (L)

AP	Titel	Stand	Herkunft
L 1	**Ausbau und Optimierung des Lärmmonitoringssystems**		
L 1.1	Erhebung zu Messstellen und Messverfahren zur Optimierung der Lärmmessungen	Ende	RDF
L 1.2	Hearing – Fluglärmmonitoring (im internationalen Vergleich)	Ende	RDF
L 1.3	Gutachten "Fluglärmmonitoring am Flughafen Frankfurt"	Ende	RDF
L 1.4	Umsetzung Ergebnisse Gutachten AP L 1.3 „Fluglärmmonitoring am Flughafen Frankfurt“	i. B.	RDF
L 2	**Maßnahmen zum Lärmschutz**		
L 2.1	Stellungnahme des RDF zum Lärmphysikalischen Gutachten	Ende	RDF
L 2.2	Kleingruppe „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 2.5	Auswirkungen von niederfrequentem Lärm	i. B.	Rest
L 3	**Immobilienmanagement**		
	Weitere Bearbeitung im PT LFP (AP S 2.8)		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 (weitere Bearbeitung im PT LFP, AP S 2.9)		Rest
L 4.3	Berechnung der Auswirkungen eines Nachtflugverbots auf die Lärmsituation am Flughafen Frankfurt	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)	Ende	RDF
ÖG 1.4	Vorprüfung zur Probandengewinnung für eine gesundheitliche Längsschnittuntersuchung und Literaturrecherche zur Sammlung relevanter Untersuchungsparameter	Ende	RDF
ÖG 1.5	Studie zur Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens	i. B.	RDF
ÖG 1.6	Expertenhearing zum aktuellen Stand der (Flug-)Lärmwirkungsforschung	Ende	RDF

ÖG 1.7	Prüfung eines Untersuchungsdesigns „Praxisnetzwerk“ zur Durchführung einergesundheitlichen Längsschnittuntersuchung	i. B.	RDF
ÖG 1.8	Umgang mit dem Thema „Auswirkungen niedriger Überflughöhen auf Lebensqualität und Gesundheit im Umfeld des Flughafens“	i. B.	Rest
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	Ende	RDF
ÖG 2.4	Auswahl von Beispielbereichen und Entwicklung von Umweltqualitätszielen – Diskussion mit Akteuren	Ende	RDF
ÖG 2.5	Vorbereitung und Konkretisierung von Zielen eines integrierten Umweltmonitoring-Konzeptes	i. B.	RDF
ÖG 2.6	Umgang mit dem Thema „Auswirkungen von flugbetriebsinduzierten Beeinträchtigungen der Luftqualität“	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	i. B.	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“ inkl. Ausarbeitung von Vorschlägen zur Minimierung des Risikos (Umsetzung) und Erfolgskontrolle der Maßnahmen zur Risikominimierung (Monitoring)	i. B.	Rest
O 4.2	Gutachten oder Kurzexpertisen zur Ausarbeitung von Vorschlägen zur Minimierung des Risikos (Umsetzung) (Bestandteil Gutachten O 4.1)		Rest
O 4.3	Gutachten oder Kurzexpertisen zur Erfolgskontrolle der Maßnahmen zur Risikominimierung (Monitoring) (Bestandteil Gutachten O 4.1)		Rest
O 4.4	Umsetzung Gutachten „Risikomanagement für den Flughafen Frankfurt“	offen	Rest
O 5	**FAA-Gutachten und Variantendiskussion**		
O 5.1	Prüfung der Kritikpunkte von Herrn Heldmaier und Herrn Faulenbach da Costa	Ende	RDF
O 5.2	Arbeitspapier zum Zusammenhang zwischen Betonkapazität beziehungsweise 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	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 (weitere Ausarbeitung unter AP S 5 ff.)		Rest
S 2.9	Bestimmung der von Lärm betroffenen Bevölkerung sowie die Ermittlung möglicher Siedlungsbeschränkungen		Rest
S 3	**Externe Kosten und Nutzen des Luftverkehrs**		
S 3.1	Expertenhearing: Externe Kosten und Nutzen des Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt	Ende	Rest
S 3.2	Gutachten: Externe Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt	Ende	Rest
S 3.3	Gutachterliche Stellungnahme: Volkswirtschaftlicher Nutzen des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt	Ende	Rest
S 4	**Mittel- und Langfristentwicklung auf dem Arbeitsmarkt Rhein-Main**		
	weitere Bearbeitung im AP S 2.7		RDF
S 5	**Immobilien- und Flächenmanagement**		
S 5.1	Bedeutung und Konkretisierung des Immobilien- und Flächenmanagements für das RDF	Ende	Rest
S 5.2	Gutachten: Analyse der Immobilienpreisänderungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt	i. B.	RDF
S 5.3	Task-Force: Kooperatives Management von Gewerbeimmobilien im Umfeld des Flughafens Frankfurt	i. B.	RDF
S 5.4	Immobilienmanagement lärmsensibler Einrichtungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt	i. B.	RDF

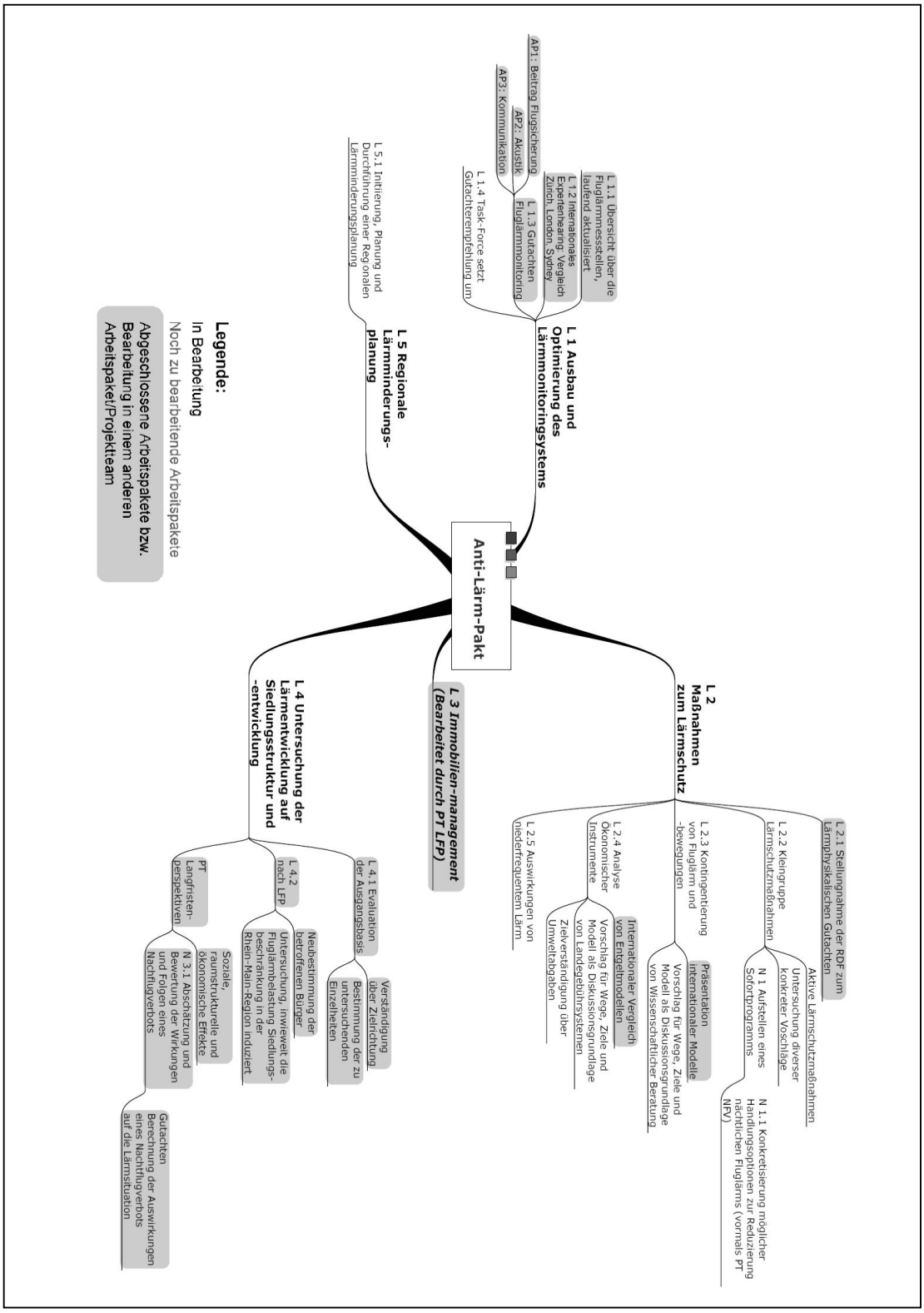
Projektteam Nachtflugverbot (N)

AP	Titel	Stand	Herkunft
N 1	**Aufstellen eines Sofortprogramms**		
	weitere Bearbeitung im PT ALP (AP L 2)		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 2.3	Gutachten: Verlagerung von Flugbewegungen in den Zeiten des geplanten Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt und Abschätzung der Folgen	i.B.	RDF
N 3	**Abschätzung und Bewertung der Wirkungen und Folgen eines Nachtflugverbots**		

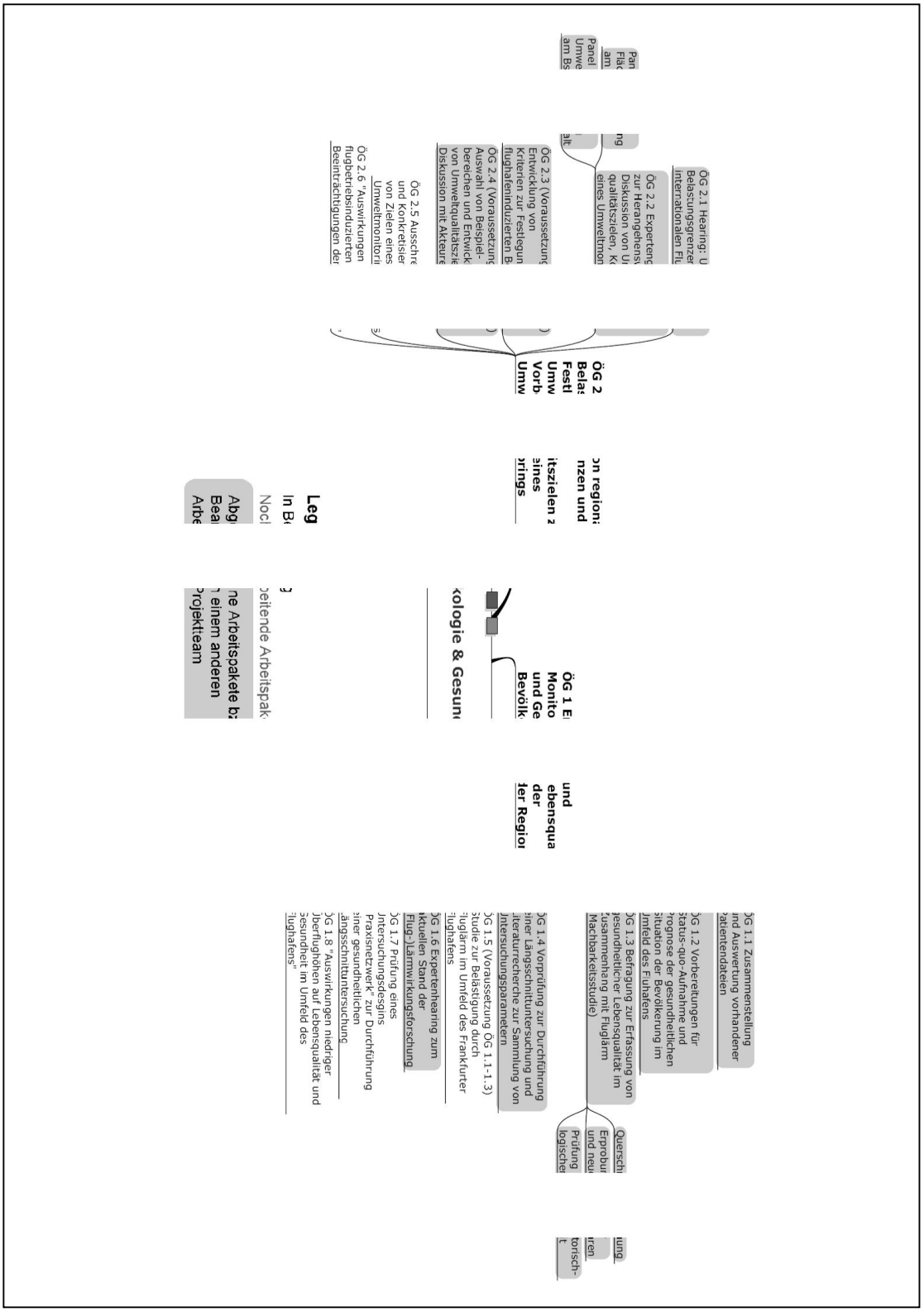
N 3.1	Berechnung der Auswirkungen eines Nachtflugverbots auf die Lärmsituation am Flughafen Frankfurt (verschoben nach PT ALP, AP L 4.3)	offen	Rest
N 3.2	Bestimmung der ökonomischen Auswirkungen eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt	i. B.	Rest
N 4	**Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten der Umsetzung des Nachtflug-verbots**		
N 4.1	Recherche: Zusammenstellung der rechtlichen Bestimmungen zu Nachtflug-beschränkungen 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 Nachtflugver-bots	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 O 2.1)	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

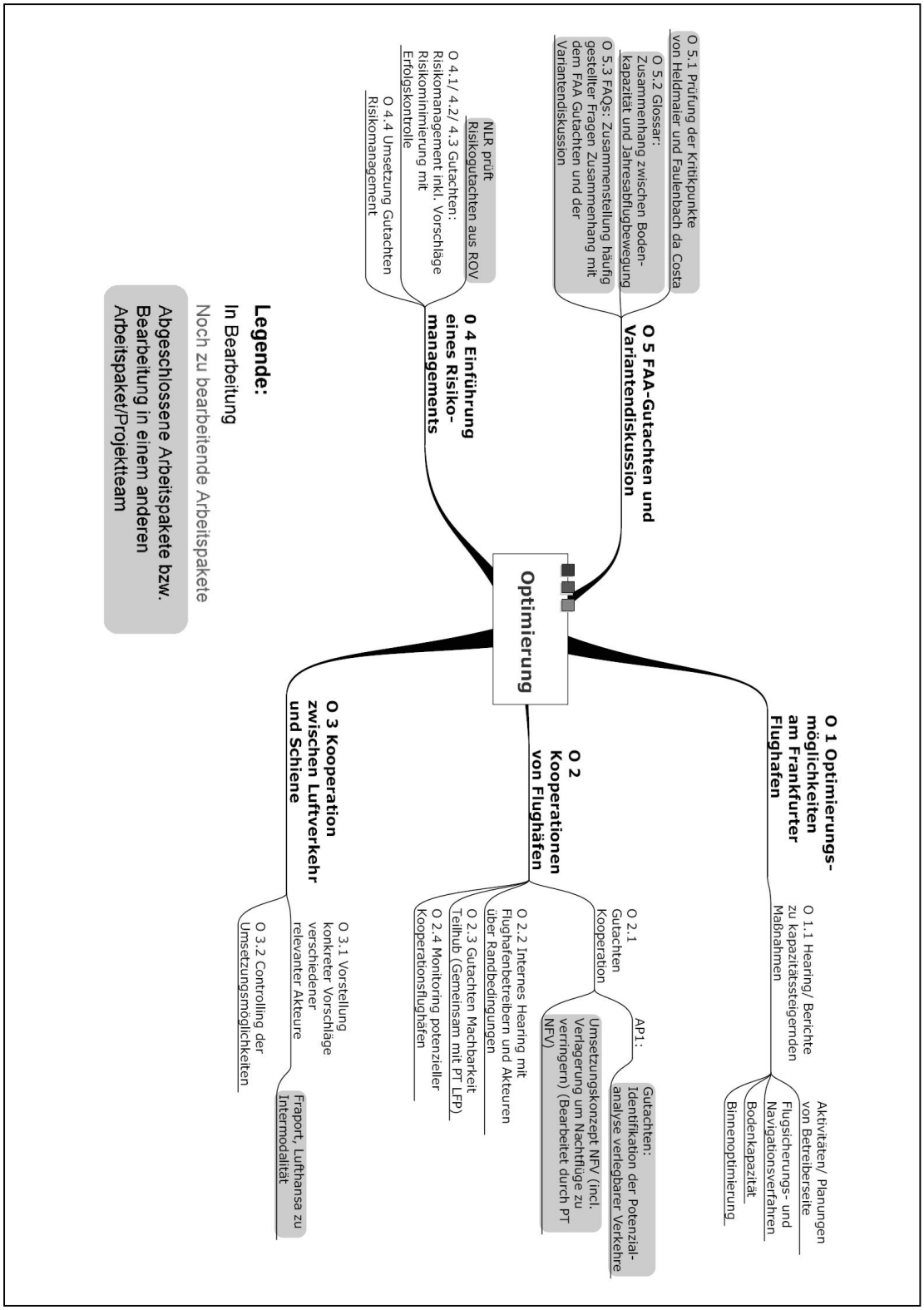
Abgeschlossene oder in ein anderes Projektteam verlagerte Arbeitspakete sind grau schattiert.

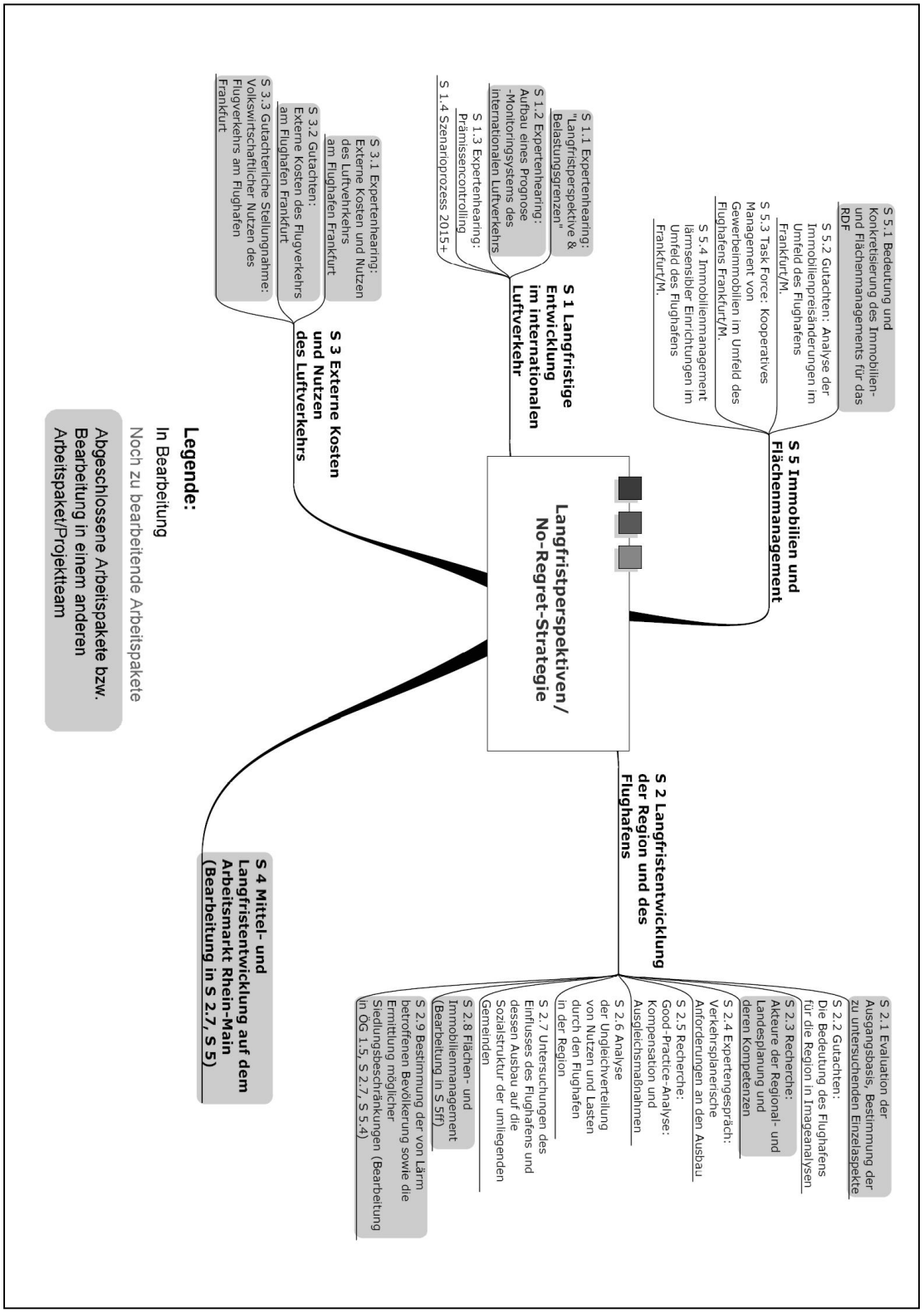
D-2: Strukturübersicht der Arbeitsprogramme[9]

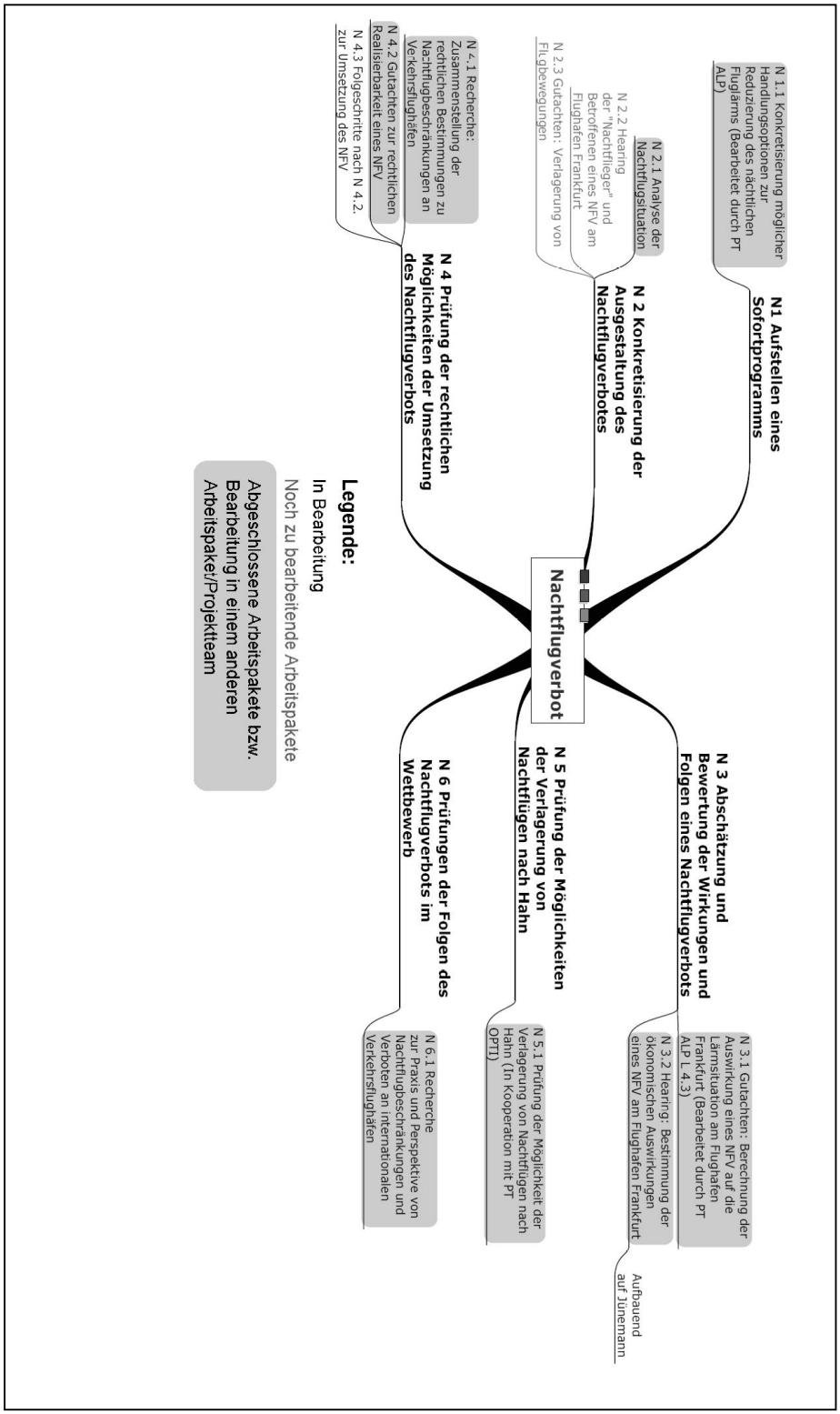


[9] Die Strukturübersichten sind auf dem Stand März 2004. Das Arbeitsprogramm wird im Jahresturnus angepasst (Nächste Überarbeitung Anfang 2005)


ÖG 1.1 Zusammenstellung und Auswertung vorhandener Datentendateien
ÖG 1.2 Vorbereitungen für Status-quo-Aufnahme und Prognose der gesundheitlichen Situation der Bevölkerung im Umfeld des Fluhafens
ÖG 1.3 Befragung zur Erfassung von gesundheitlicher Lebensqualität im Zusammenhang mit Fluglärm (Machbarkeitsstudie)
Querschn
Erprobun
und neu
Prüfung
logischer
ÖG 1.4 Vorprüfung zur Durchführung einer Längsschnittuntersuchung und Literaturrecherche zur Sammlung von Untersuchungsparametern
ÖG 1.5 (Voraussetzung ÖG 1.1-1.3) Studie zur Belästigung durch Fluglärm im Umfeld des Frankfurter Flughafens
ÖG 1.6 Expertenhearing zum Kituellen Stand der Flug-Lärmwirkungsforschung
ÖG 1.7 Prüfung eines Untersuchungsdesgins Praxisnetzwerk" zur Durchführung einer gesundheitlichen Längsschnittuntersuchung
ÖG 1.8 "Auswirkungen niedriger Überflughöhen auf Lebensqualität und Gesundheit im Umfeld des Flughafens"
und
ebensqua
der
ier Regio
ÖG 1 E
Monito
und Ge
Bevölk
kologie & Gesun
on region
nzen und
itsziele
eines
rings
ÖG 2.1 Hearing: U
Belastungsgrenzer
internationalen Flu
ÖG 2.2 Expertens
zur Herangehens
Diskussion von U
qualitätsziele, K
eines Umweltmon
ÖG 2.3 (Voraussetzung
Entwicklung von
Kriterien zur Festlegun
flughafeninduzierten B
ÖG 2.4 (Voraussetzung
Auswahl von Beispiel-
bereichen und Entwick
von Umweltqualitätsziel
Diskussion mit Akteure
ÖG 2.5 Ausschre
und Konkretisier
von Zielen eines
Umweltmonitori
ÖG 2.6 "Auswirkungen
flugbetriebsinduzierten
Beeinträchtigungen der
Leg
in Bu
Noch
eitende Arbeitspak
Abg
Bea
Arbe
ne Arbeitspakete ba
einem anderen
Projektteam


Optimierung
O 1 Optimierungs-möglichkeiten am Frankfurter Flughafen
O 1.1 Hearing/ Berichte zu kapazitätssteigernden Maßnahmen
Aktivitäten/ Planungen von Betreiberseite
Flugsicherungs- und Navigationsverfahren
Bodenkapazität
Binnenoptimierung
O 2 Kooperationen von Flughäfen
O 2.1 Gutachten Kooperation
AP1:
Gutachten: Identifikation der Potenzial-analyse verlegbarer Verkehre
Umsetzungskonzept NFV (incl. Verlagerung um Nachtflüge zu verringern) (Bearbeitet durch PT NFV)
O 2.2 Internes Hearing mit Flughafenbetreibern und Akteuren über Randbedingungen
O 2.3 Gutachten Machbarkeit Teilhub (Gemeinsam mit PT LFP)
O 2.4 Monitoring potenzieller Kooperationsflughäfen
O 3 Kooperation zwischen Luftverkehr und Schiene
O 3.1 Vorstellung konkreter Vorschläge verschiedener relevanter Akteure
Fraport, Lufthansa zu Intermodalität
O 3.2 Controlling der Umsetzungsmöglichkeiten
O 4 Einführung eines Risiko-managements
NLR prüft Risikogutachten aus ROV
O 4.1/ 4.2/ 4.3 Gutachten: Risikomanagement inkl. Vorschläge Risikominimierung mit Erfolgskontrolle
O 4.4 Umsetzung Gutachten Risikomanagement
O 5 FAA-Gutachten und Variantendiskussion
O 5.1 Prüfung der Kritikpunkte von Heldmaier 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 Arbeitspakete
Abgeschlossene Arbeitspakete bzw. Bearbeitung in einem anderen Arbeitspaket/Projektteam


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+
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 5 Immobilien und Flächenmanagement
S 5.1 Bedeutung und Konkretisierung des Immobilien- und Flächenmanagements für das RDF
S 5.2 Gutachten: Analyse der Immobilienpreisänderungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt/M.
S 5.3 Task Force: Kooperatives Management von Gewerbeimmobilien im Umfeld des Flughafens Frankfurt/M.
S 5.4 Immobilienmanagement lärmsensibler Einrichtungen im Umfeld des Flughafens Frankfurt/M.
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
S 2.8 Flächen- und Immobilienmanagement (Bearbeitung in S 5ff)
S 2.9 Bestimmung der von Lärm betroffenen Bevölkerung sowie die Ermittlung möglicher Siedlungsbeschränkungen (Bearbeitung in OG 1.5, S 2.7, S 5.4)
S 4 Mittel- und Langfristentwicklung auf dem Arbeitsmarkt Rhein-Main (Bearbeitung in S 2.7, S 5)
Legende:
In Bearbeitung
Noch zu bearbeitende Arbeitspakete
Abgeschlossene Arbeitspakete bzw. Bearbeitung in einem anderen Arbeitspaket/Projektteam


Nachtflugverbot
N1 Aufstellen eines Sofortprogramms
N 1.1 Konkretisierung möglicher Handlungsoptionen zur Reduzierung des nächtlichen Fluglärms (Bearbeitet durch PT ALP)
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
N 2.3 Gutachten: Verlagerung von Flugbewegungen
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 ALP L 4.3)
N 3.2 Hearing: Bestimmung der ökonomischen Auswirkungen eines NFV am Flughafen Frankfurt
Aufbauend auf Jünemann
N 4 Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten der Umsetzung des Nachtflugverbots
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 OPTI)
N 6 Prüfungen der Folgen des Nachtflugverbots im Wettbewerb
N 6.1 Recherche zur Praxis und Perspektive von Nachtflugbeschränkungen und Verboten an internationalen Verkehrsflughäfen
Legende:
In Bearbeitung
Noch zu bearbeitende Arbeitspakete
Abgeschlossene Arbeitspakete bzw. Bearbeitung in einem anderen Arbeitspaket/Projektteam

E Ausgaben „dialog brief“

regionales dialogforum
Flughafen Frankfurt

dialog brief

Oktober 2003

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

die Umsetzung des Mediationspaketes ist wieder einen Schritt weiter gegangen: Seit September ist es Fakt, dass das Nachtflugverbot im Planfeststellungsverfahren zum geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens enthalten ist. Damit ist die Fraport AG einem dringenden Anliegen der Bürger und Bürgerinnen der Region nachgekommen, was ich sehr begrüße.

Seitdem das Regionale Dialogforum (RDF) die Umsetzung des Mediationspaketes begleitet, haben wir insbesondere den Erhalt der Lebensqualität unserer attraktiven Region im Auge. Lärm aber mindert erheblich die Lebensqualität. Zunehmend wird Lärm sogar als Umweltproblem Nummer Eins erkannt. Durch einen Großflughafen und den geplanten Ausbau sind wir in einem besonderen Maß gefordert, mit den Vor- und Nachteilen einer solchen Standortdiskussion umzugehen. Vor diesem Hintergrund wird das RDF mit Ihnen gemeinsam weiterhin Wege suchen, um unsere Lebens- und Arbeitsumwelt möglichst attraktiv zu gestalten. So wollen wir mit einer Studie fundierte wissenschaftliche Erkenntnisse darüber gewinnen, welche Folgen die Belästigung durch Fluglärm hat. Wir forcieren den Bereich der Kontingentierungen von Lärm und Flugbewegungen. Als Hüter der Mediation setze ich auf Ihr Engagement und freue mich auf eine weiterhin gute und fruchtbare Zusammenarbeit.

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

RDF wirkt: Nachtflugverbot beantragt und lärmmindernder Sinkanflug vor Testphase

Der kontinuierliche, aktive und dabei zielgerichtete Einsatz aller Beteiligten am regionalen Dialog zeigt Früchte: Auf der September Sitzung des RDF hat die Flughafenbetreiberin Fraport AG gezeigt, dass das Nachtflugverbot für den gesamten Flughafen als fester Bestandteil des Antrags auf Planfeststellung an den Ausbau gekoppelt ist. Zudem soll ein neues, lärmminderndes Landeanflugverfahren für die Nacht getestet werden. Ziel ist, eine Lärmreduzierung vor der Einführung des Nachtflugverbots zu erreichen.

Die Bemühungen um die Durchsetzung eines Nachtflugverbotes reichen zurück bis in die Anfänge des Regionalen Dialogforums. Erster Meilenstein war das RDF-Gutachten, welches die prinzipielle Machbarkeit des Nachtflugverbots nachwies und die zu lösenden Aufgaben auf dem Weg dorthin benannte.

Was von Kritikern oft angezweifelt wurde, hat die Fraport AG nun schwarz auf weiß vorgelegt: das Nachtflugverbot ist im Antrag auf Ausbau des Flughafens fest verankert und in allen Antragsunterlagen berücksichtigt.

Mit dem Nachtflugverbot wird es am Standort Frankfurt in der Zeit von 23 Uhr bis 5 Uhr keine planmäßigen Starts und Landungen geben.

Bis es soweit ist, soll ein neues lärmminderndes Landeverfahren, das so genannte kontinuierliche Sinkanflugverfahren(CDA, siehe Lexikon Seite 4) in der Nacht für Entlastung sorgen. Dieses wird von der Deutschen Flugsicherung (DFS) am Standort Frankfurt einem Test unterzogen.

Idealerweise sinkt das Flugzeug dabei gleichmäßig ab einer Höhe von 3000 Metern herunter in Richtung Landebahn. Dabei wird der Landeanflug weitestgehend im Leerlaufschub durchgeführt.

Bislang fliegen landende Flugzeuge streckenweise parallel zum Boden und müssen somit mehr Schub aufbringen, der wiederum mehr Lärm verursacht.

Nachteilig ist, dass die Sicherheitsabstände zwischen den einzelnen Landeanflügen größer sein müssen und so weniger Landeflüge stattfinden können.

Das Dialoggerücht

Falsche Zahl im Umlauf: Angebliche 693.000 Flugbewegungen für die Zeit nach dem Ausbau berechnet

Dieses Gerücht kursierte im Sommer dieses Jahres in der lokalen Presse und löste damit Verunsicherung bei vielen Bürgerinnen und Bürgern der Region aus.

Ursache für das „Zahlenwirrwarr“ war ein Missverständnis über die Art der Berechnung der Jahresbewegungszahlen am Frankfurter Flughafen. Irrtümlicherweise wurde die Datenbasis von 346.656 Flugbewegungen für die sechs verkehrsreichsten Monate verdoppelt, um die Jahresbewegungszahlen zu erhalten. Dies führte zu dem Ergebnis von 693.312 Flugbewegungen. Da die Flugbewegungen in den verkehrsreichsten sechs Monaten jedoch ca. 53 % der Flugbewegungen eines Jahres entsprechen, führte die Verdopplung zu einer falschen Zahl. Die Fraport geht nach wie vor von den beantragten, richtig berechneten 656.000 Flugbewegungen pro Jahr aus.

Zu den nächsten Herausforderungen der Arbeit des RDF zählen unter anderem die Kontingentierung von Lärm und Flugbewegungen, aber auch die zeitliche und örtliche Einschränkung der lärmstarken Triebwerksprobeläufe.

Regionales Dialogforum Aktuelles & Ansprechpartner

Regionales Dialogforum

- Präsentation Gutachten „Externe Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt" und Synopse „Volkswirtschaftlicher Nutzen des Flughafen Frankfurt"

Projektteams

- *Anti-Lärm-Pakt:* RDF-Fluglärmmonitoring und Einführung Continuous Descent Approach (CDA)
- *Langfristperspektiven/No-Regret:* siehe Forum
- *Ökologie + Gesundheit:* Literaturrecherche Längsschnittstudie
- *Optimierung:* Vergabe des Gutachtens Risikomanagement am Flughafen Frankfurt
- *Nachtflugverbot:* Triebwerksprobeläufe am Flughafen Frankfurt

Ansprechpartner

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

Aktuelle Termine

- **Oktober**
  Themendialog: Aktiver Schallschutz / CDA in Hanau
- **November**
  3 Jahre Bürgerbüro Rüsselsheim im Bürgerbüro
  – Die genauen Termine werden rechtzeitig veröffentlicht –
- **27. November**
  Dialogstunde: Gesundheitliche Auswirkungen von Fluglärm Bürgerbüro Rüsselsheim

Das RDF besucht die Käthe-Kollwitz-Grundschule in Darmstadt

Welche Bedeutung hat der Frankfurter Flughafen für die Rhein-Main-Region? Mit dieser Frage beschäftigte sich die Klasse 4b der Käthe-Kollwitz-Grundschule in Darmstadt. Die Sachkundelehrerin Frau Schmidt-Gutmann, die das Thema Frankfurter Flughafen im Unterricht behandelte, hatte deshalb im Bürgerbüro des RDF nach Informationsmaterialien zum Thema Lärm und Ausbau des Frankfurter Flughafens gefragt. Daraufhin entschied sich Barbara Banse, eine Mitarbeiterin des Bürgerbüros, persönlich die Klasse für zwei Schulstunden zu besuchen, um mit den Kindern über den Flughafen Frankfurt zu sprechen.

Mit einem Schallpegelmessgerät und Informationen rund um das Regionale Dialogforum, das Mediationsverfahren und das Thema Lärm im Gepäck trat sie vor die Schülerinnen und Schüler. Gemeinsam mit Frau Banse konnte die Klasse viele der vorher offenen Fragen beantworten: Was ist überhaupt Lärm und wie kann man ihn messen? Wie laut ist ein Flugzeug und im Vergleich dazu der Lärm der Gespräche auf dem Schulhof? Was ist eine Mediation und wie kann sie helfen, die Konflikte rund um den Flughafen zu schlichten?

Viele Schülerinnen und Schüler hatten sogar schon von dem Begriff Mediation gehört. Im Unterricht erörterten sie gemeinsam mit Barbara Banse, inwiefern die Mediation zwischen den Konfliktparteien vermitteln kann. Ziel der Unterrichtseinheit war es, dass die Schülerinnen und Schüler die Standpunkte der Beteiligten am Mediationsverfahren kennenlernen und auch nachvollziehen können. Dabei erarbeitete die Klasse mit großem Engagement die Argumente und Sichtweisen, die sie aus Zeitungen und Internet recherchierten.

Die Ergebnisse der Recherche wurden in einer kleinen Ausstellung auch anderen Mitschülerinnen und Mitschülern sowie Besucherinnen und Besuchern der Käthe-Kollwitz-Grundschule präsentiert. Themen waren dabei zum Beispiel Nachflugverbot, Arbeitsplätze und Lärm.

Um die Problematik des Lärms den Schülerinnen und Schülern zu verdeutlichen, wurden während des Unterrichtsbesuchs verschiedene Geräusche gemessen. Der Lärmpegel, den die Schüler durch Klatschen verursachten, lag beispielsweise bei ca. 70 dB(A). Der Lärmpegel eines vorbeifahrenden Autos lag bei ca. 55 dB(A). Bei der Messung konnten die Kinder viel lernen. So wurde die Vermutung der Kinder widerlegt, dass der Lärmpegel sich bei zwei vorbeifahrenden Autos verdoppeln müsse. In Wirklichkeit steigt der Wert aber um ca. 3 dB(A) – einer empfundenen Verdopplung des Lärms entsprechen 10 dB(A).

Dieses Beispiel verdeutlicht im Kleinen die Komplexität der im Umfeld des Flughafens geführten Diskussion um Lärmmessung und empfundene Lärmbelastung.

„Der Unterricht war richtig spannend und hat uns sehr viel Spaß gemacht" bestätigte Felix, ein Schüler aus der Klasse 4b. Auch Barbara Banse zog ein positives Resümee ihres Besuches in der Schule und freute sich über das begeisterte Feedback ihrer jungen Zuhörerinnen und Zuhörer.

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

2002 2003

Chronik des Dialogforums

August 2002: „Nicht einfach, aber prinzipiell machbar!" Auf diese Formel bringt Johann-Dietrich Wörner, Vorsitzender des Regionalen Dialogforums, das Ergebnis eines juristischen Gutachtens zu den Umsetzungsmöglichkeiten eines Nachtflugverbots am Flughafen Frankfurt. Das Gutachten zeigt auf knapp 400 Seiten wie die Einführung des Nachtflugverbots rechtlich möglich ist und welche Hürden auf diesem Weg zu nehmen sein werden.

Dezember 2002: Bei der Informations- und Dialogveranstaltung „Nächtlicher Fluglärm und Nachtflugverbot – aktueller Stand und Perspektiven" führte das Regionale Dialogforum die Diskussion mit Betroffenen der Region Darmstadt. Experten stellten sich den Fragen der Bürgerinnen und Bürger der Gemeinden Wixhausen, Gräfenhausen, Arheiligen und Kranichstein. Nicht immer eine leichte Aufgabe, denn die Gemeinden sind von den Ausbauplänen des Frankfurter Flughafens besonders betroffen, da sie im Korridor einer der am stärksten gebündelten Hauptabflugschneisen des Flughafens liegen. Hier wird die Bedeutung eines einzuführenden Nachtflugverbots und anderer Schutzmaßnahmen besonders klar.

Januar 2003: Was bedeutet eigentlich Lebensqualität? Was macht sie aus und wie wird sie durch den Flughafen negativ oder positiv beeinflusst? Beim Themendialog „Lebensqualität und Frankfurter Flughafen zwischen Wirtschaft, Mobilität, Wohnen, Erholung und Gesellschaft" in Mainz suchten Bürgerinnen und Bürger gemeinsam mit Experten nach Antworten. Mit der Veranstaltung gelang es, ein Meinungsbild von den Mainzerinnen und Mainzern zu erhalten, was sie unter Lebensqualität verstehen und welche Rolle der Flughafen Frankfurt dabei einnimmt. Dieses Meinungsbild wurde dem RDF vorgestellt und gibt diesem weitere Impulse für seinen Arbeitsschwerpunkt „Belästigung durch Fluglärm".

März 2003: Das RDF richtet seinen Blick weit in die Zukunft und startete im Frühjahr des Jahres einen Szenarioprozess, der sich mit den zukünftigen Entwicklungen des Flughafens in der Region auseinandersetzt. In Kleingruppen versetzten sich die Mitglieder des RDF in das Jahr 2030. Wie wird die Region rund um den Frankfurter Flughafen in der Zukunft aussehen? Wie wird sich die Anzahl der Flugbewegungen entwickeln? Wie wird die Ausbausituation des Frankfurter Flughafens sein? Erste Aussagen konnten zu diesen Fragen formuliert werden, die im weiteren Szenarioprozess zu konkretisieren sind, um sich dann den Konsequenzen für die zukünftige Entwicklung des Flughafens widmen zu können.

Mai 2003: Von zentraler Bedeutung für die Realisierung eines Nachtflugverbotes ist es, dass die in der Zeit zwischen 23 und 5 Uhr stattfindenden Flugbewegungen auf andere Flughäfen verlegt werden können. Das RDF lässt durch ein Gutachten ein Umsetzungskonzept für eine solche Verlagerung erarbeiten.

Das RDF beschloss weitere Maßnahmen, die die erforderliche Unterstützung bei der Bundesregierung und der Europäischen Kommission/dem Europäischen Parlament für das Nachtflugverbot sicher stellen soll. Dazu reist im zweiten Halbjahr 2003 eine Delegation des RDF nach Brüssel und nach Berlin.

Juni 2003: Wie laut ist es bei mir zu Hause heute und nach einem möglichen Ausbau? Diese Frage beantwortet das RDF allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern unter *www.dialogforum-flughafen.de*. Mit Hilfe eines Programms zur Darstellung von Lärmbelastungen (Lärmvisu- →

Unter Bibliothek/Materialien finden Sie diesen „dialog brief" und das Gutachten zum Fuglärmmonitoring.

Bürgerbüro

Aktuelles & Ansprechpartner

Öffnungszeiten

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

Service

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

Publikationen

- RDF-Gutachten „Fluglärmmonitoring am Frankfurter Flughafen"

Diese und weitere Publikationen stehen Ihnen in der Bibliothek des Bürgerbüros zur Verfügung. Ansichtsexemplare der Gutachten liegen aus. Zusätzlich können die Gutachten auf den Internetseiten des RDF heruntergeladen werden.

Ansprechpartnerinnen

- Barbara Banse
  banse@dialogforum-flughafen.de

  und

- Melanie Beiler
  beiler@dialogforum-flughafen.de

Bürgerbüro RDF
Im Eichsfeld 4, 65428 Rüsselsheim
info@dialogforum-flughafen.de

→ alisierung) kann hier jede Besucherin und jeder Besucher nachvollziehen, wie hoch die Lärmbelastung durch den Frankfurter Flughafen in seinem Wohnumfeld ist und nach einem Ausbau sein wird. Auf diese Weise trägt das RDF dazu bei, die Belastungen in transparenter und verständlicher Form der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Juni 2003: Wie lassen sich Informationen und Daten über den Fluglärm der Region transparent, verlässlich und

der Fluglärm und was bewirkt der Anti-Lärm-Pakt? Solche Fragen könnten durch ein Fluglärmmonitoring beantwortet werden.

Juli 2003: Vertreter des hessischen Städtetags und des Städte- und Gemeindebundes befürchten, dass sich ihre Beteiligung am regionalen Dialog negativ auf ihre Position in den gerichtlichen Verfahren gegen den geplanten Ausbau auswirken könnte. Der Vorsitzende des RDF, Professor Johann Dietrich Wörner, erörterte in

ihre Beteiligung den Anwohnern in der Region zusätzliche Mitspracherechte und Gestaltungsmöglichkeiten verschaffen. Berkemann empfahl aber auch, zusätzlich vertrauensbildende Maßnahmen für den Dialog zu ergreifen.

Juli 2003: Oftmals ist es nicht nur der Fluglärm, der die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger der Region beeinträchtigt. Deshalb mehren sich die Forderungen, das RDF solle sich nicht nur mit dem Fluglärm befassen,

visualisierungsprogramm hinaus ein verständliches und glaubwürdiges Informationssystem für den Frankfurter Flughafen aussehen könnte. Wie

gegebene juristische Gutachten des Bundesverwaltungsrichters a.D. Prof. Dr. Jörg Berkemann bestätigt, dass die Teilnehmer des Regionalen Dialog-

trag, wie eine Lärmminderungsplanung für die gesamte Region aussehen könnte, die alle Lärmquellen der Rhein-Main-Region mit einschließt.

CDA
Es gibt eine Abkürzung, die in den Diskussionen rund um das Thema aktiver Schallschutz immer wieder auftaucht: CDA. Diese Abkürzung steht für „Continuous Descent Approach", was ins Deutsche übersetzt „kontinuierliches Sinkanflugverfahren" bedeutet. Bei diesem Anflugverfahren werden die Triebwerke der Flugzeuge schon in relativ großer Höhe (idealerweise

den verkehrsarmen Tagesrandzeiten oder in der Nacht eingesetzt werden:
Da jedes Flugzeug aufgrund seines Gewichts und seiner aerodynamischen Flugeigenschaften ein anderes Sinkverhalten hat und bei diesem Verfahren nicht wie normal einer genau definierten Anflugprozedur folgt, sind größere Sicherheitsabstände zwischen den Flugzeugen nötig. Dies mindert die Kapazität des Flughafenbetriebs. Inwieweit neue Techniken oder

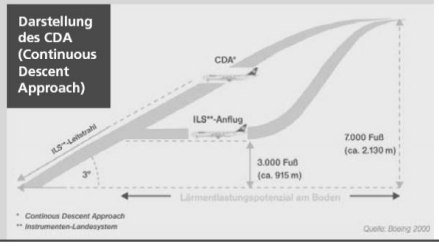
Impressum 10/2003

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

herunter in Richtung Landebahn. Durch das kontinuierliche Sinkanflugverfahren können deutlich wahrnehmbare Lärmminderungen zwischen 19 und 46 Kilometer vor dem Aufsetzen erzielt werden. Im Endanflug ist der CDA

Darstellung des CDA (Continuous Descent Approach)



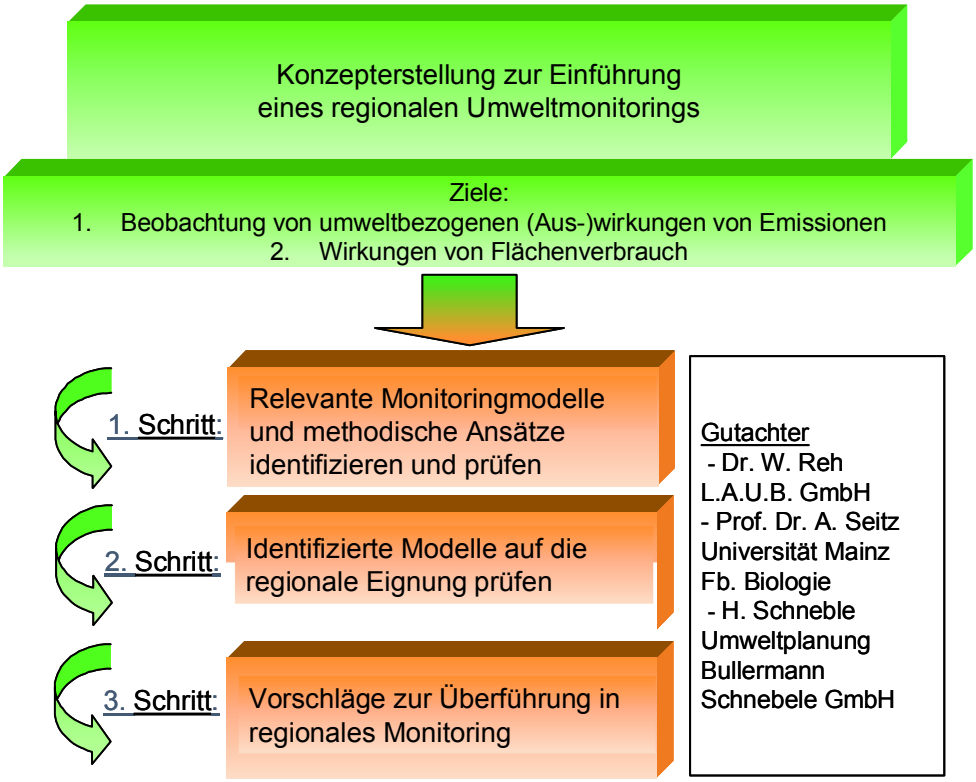
Tel. (0 62 51) 84 16 36
Fax (0 62 51) 84 16 16
e-mail rammelt@ifok.de

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

Die weiteren drei Ausgaben des Dialogbriefs, die im Berichtszeitraum erschienen sind, finden Sie auf der Homepage des RDF: www.dialogforum-flughafen.de

F Steckbriefe laufender Gutachten

F-1: 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 Umlandverband (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 Schneble GmbH
Havelstraße 7 A
64295 Darmstadt
Tel.: 0 61 51/97 58-0
Fax: 0 61 51/97 58-30

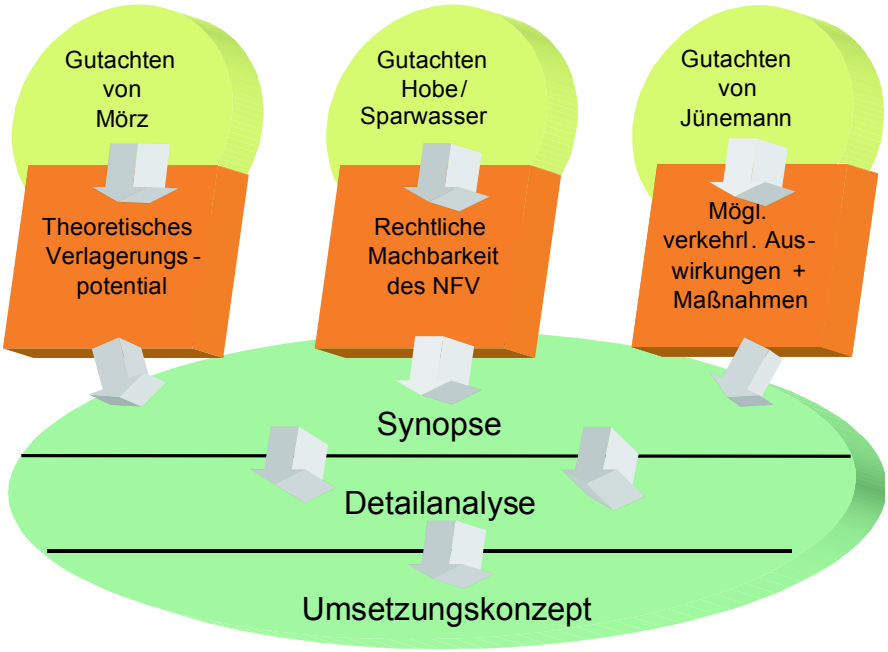
Qualitätssicherer

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: September 2004

F-2: 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 23.00 und 5.00 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 (zum Beispiel 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 gegebenenfalls 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 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-)betriebliche Restriktionen,
- infrastrukturelle Voraussetzungen am Kooperationsflughafen sowie am Flughafen Frankfurt,
- Kosten der einzelnen Verlagerungsstrategien.

Projektphase 3: Erarbeitung eines praxisorientierten Umsetzungskonzepts

Auf Basis der vorangegangenen Analysen und Auswertungen ist getrennt für beide Untersuchungsfälle (Möglichkeit der zeitlichen Verlagerbarkeit von Flugbewegungen vor und nach Ausbau des 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

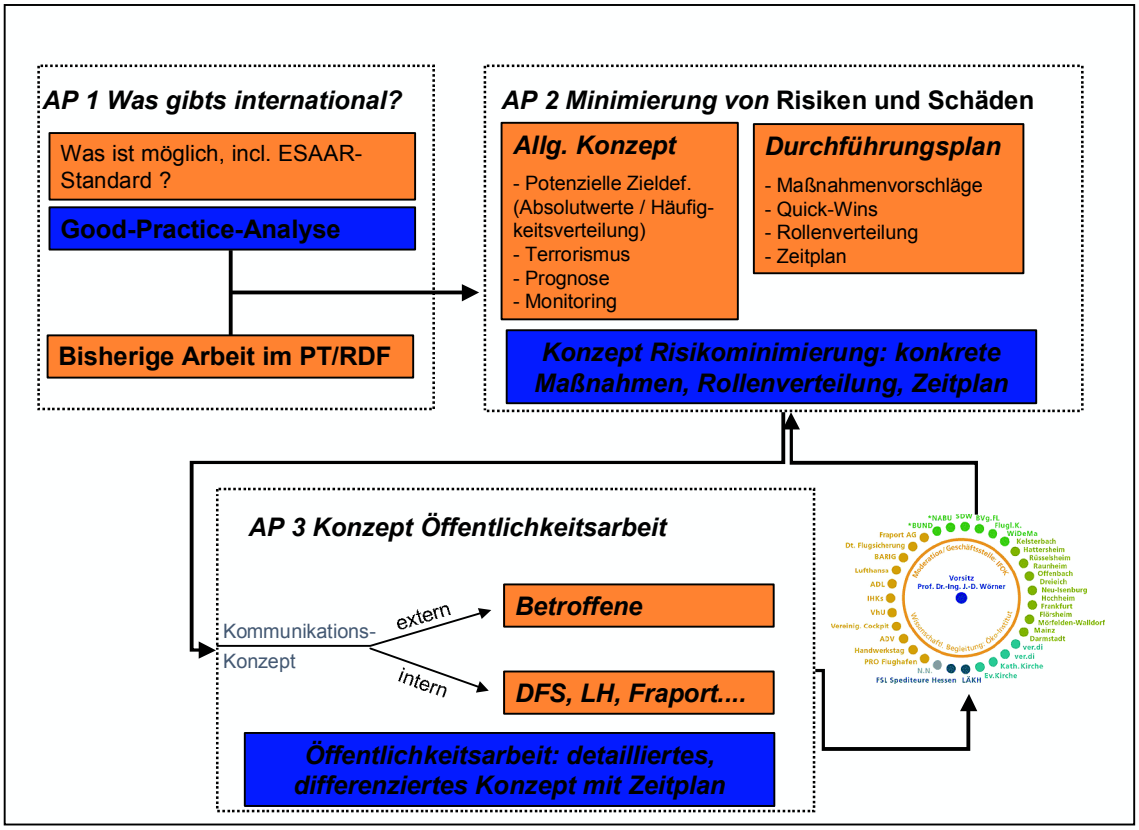
Qualitätssicherer

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: Juli 2004

F-3: Risikomanagement



Das Gutachten entwickelt einen Vorschlag für ein geeignetes Management, um das derzeitige und zukünftige Risiko aufgrund von Flugzeugabstürzen für Dritte in der Umgebung des Flughafens Frankfurt und unmittelbar Betroffene zu minimieren. Daneben wird eine angepasste Kommunikationsstrategie erarbeitet. Das Konzept baut dabei auf den Erkenntnissen aus den vorliegenden Gutachten zur Risikoanalyse auf.

AP 1: Stand und Methodik des Risikomanagements an anderen (internationalen) Flughäfen

Als Ergänzung zu den bereits dem RDF vorliegenden Recherchen werden zusätzliche und weitergehende Hinweise aus Erfahrungen des Risikomanagements (externes und internes Risiko) an nationalen und internationalen Flughäfen dargelegt. Zur Orientierung werden ebenso Erfahrungen aus der Industrie und sonstiger bestehender nationaler und internationaler Konzepte im (Luft-)Verkehrsbereich dargestellt und erläutert. Insbesondere wird eine Bewertung über die alternative Verwendung des ESAAR Standards der Flugsicherung (EuroControl) vorgenommen, um aufzuzeigen inwiefern mit dieser Methodik die Ziele des geplanten Gutachtens bewältigt werden können.

AP 2: Erarbeitung eines Konzepts zum Risikomanagement am Flughafen Frankfurt

Basierend auf den Erkenntnissen der vorliegenden Risikoanalysen sowie sonstiger Ergebnisse werden Vorschläge zur Ausgestaltung, Durchführung und Implementierung eines Risikomanagements am Flughafen Frankfurt erarbeitet.

AP 2.1: Allgemeine Konzeptentwicklung

Im Kontext der allgemeinen Konzeptentwicklung wird durch eine zukünftige pro-aktive Risikosteuerung und -kontrolle gewährleistet, dass das externe und interne Risiko des Luftverkehrs minimiert wird. Die Erarbeitung eines umfassenden konzeptionellen Projektplans beinhaltet insbesondere Vorschläge zu potenziellen Zieldefinitionen, sowie die Ausgestaltung eines Monitorings als Erfolgskontrolle des Managements. Es sollen durch geeignete Risikofaktoren, die spezifisch für Frankfurt gelten, die notwendigen Beobachtungsbereiche festgelegt werden. Dafür ist ein geeignetes Verfahren zur Datenerhebung darzustellen und begründete Grenzwerte festzulegen. Zusätzlich zu berücksichtigende Aspekte betreffen die Darstellung der Möglichkeit, die Sensitivität der Entwicklung des Risikos zukünftig zu verfolgen beziehungsweise zu prognostizieren. Des Weiteren wird geprüft, ob und gegebenenfalls inwiefern das Risiko durch Terrorismus im Rahmen des externen und internen Risikos erfasst werden kann.

AP 2.2: Vorschlag Umsetzung (Durchführungsplan)

In diesem Arbeitsschritt wird ein Vorschlag für die sinnvolle und realistische Umsetzung des entwickelten Konzepts dargestellt. Hierzu zählt unter anderem auch ein geeigneter Zeitplan. Außerdem wird dargestellt wie eine Institutionalisierung und Aufgabenteilung stattfinden kann. Diese Darstellung geeigneter Träger des Risikomanagements bedarf intensiver Klärung mit den beteiligten Akteuren des Luftverkehrs. Hierbei wird geprüft, inwiefern die Gründung eines Netzwerks zwischen den Akteuren am Flughafen Frankfurt eine geeignete Form der Trägerschaft darstellen kann. In diesem Arbeitsschritt werden ebenso potenzielle Vorschläge für Maßnahmen zur Reduzierung des externen und internen Risikos aufgezeigt. Bei dieser Darstellung liegt der Schwerpunkt auf kurzfristig realisierbaren Maßnahmen, die von den Mitgliedern des RDF umgesetzt werden können. Hierzu zählt ebenso ein Monitoring, dass die fortlaufende Beobachtung der ausgewählten Risikofaktoren ermöglicht sowie deren zeitliche Entwicklung nachvollziehbar darstellt.

AP 2.3: Kommunikationsstrategie (vor allem Öffentlichkeitsarbeit)

Neben dem Durchführungsplan ist parallel eine geeignete Kommunikationsstrategie zu entwickeln. Diese umfasst zunächst einmal die externe Öffentlichkeit sowie die interne (Akteure des Luftverkehrs) Kommunikation. Dazu werden Strategien entwickelt, die gewährleisten, dass alle relevanten Akteure beteiligt und zielgruppenorientiert informiert werden. Denkbare Medien als Träger der Kommunikation, wie zum Beispiel das Internet, (Papier-)Broschüren oder die Dokumentation als Handbuch werden mit ihren Vor- und Nachteilen abgewogen. Das abschließende Konzept umfasst eine vollständige und umfassende Darstellung inklusive eines Zeitplans.

Beteiligte Gutachter

Det Norske Veritas GmbH (DNV)
Dr. Rainer von Hagen
Schnieringshof 14
45329 Essen
Tel.: 02 01/72 96 - 4 17
Fax: 02 01/72 96 - 4 11
E-Mail: Rainer.von.Hagen@dnv.com

Qualitätssicherer

RAND Europe – Berlin
Andreas G. Hotes
Uhlandstraße 14
10623 Berlin
Tel.: 0 30/31 01 91-20
Fax: 0 30/31 01 91-19
E-Mail: hotes@rand.org

Laufzeit des Gutachtens

Beginn: August 2003 Ende: November 2004

F-4: Regionale Lärmminderungsplanung

Die Rhein-Main-Region gehört zu den dichtbesiedelsten und verkehrsreichsten Ballungsräumen Deutschlands. Die Forderung nach einer Regionalen Lärmminderungsplanung als eine Form der Gesamtlärmbetrachtung innerhalb der Rhein-Main-Region ergibt sich aus den Arbeiten und Ergebnissen des Mediationsverfahrens zum Ausbau des Flughafens Frankfurt. Dabei hat sich herausgestellt, dass die überörtliche und überfachliche Herangehensweise für eine effektive Lärmminderungsplanung notwendig und sinnvoll ist. Anhand der im Gutachten zu erarbeitenden Darstellung der Gesamtlärmsituation soll die Identifizierung grenzwertüberschreitender Belastungen sowie die Festlegung und Planung geeigneter aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen ermöglicht werden. Es sollen ausschließlich die Verkehrslärmquellen (Flug-, Strassen- und Schienenlärm) berücksichtigt werden. Im Rahmen dieses Gutachtens soll in Kooperation mit dem Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (PVFRM) für einen gewählten Ausschnitt der Rhein-Main-Region ein Schallimmissions- sowie Konfliktplan erstellt werden. Der dritte Arbeitsschritt innerhalb der Lärmminderungsplanung (Maßnahmenplan) soll im Rahmen der weiteren Arbeiten des RDF umgesetzt werden.

Beteiligte Gutachter

Lärmkontor GmbH
Christian Popp
Grosse Bergstrasse 213-217
22767 Hamburg
Tel.: 0 40/38 99 94-0
Fax: 0 40/38 99 94 44
E-Mail: c.popp@laermkontor.de

Qualitätssicherer

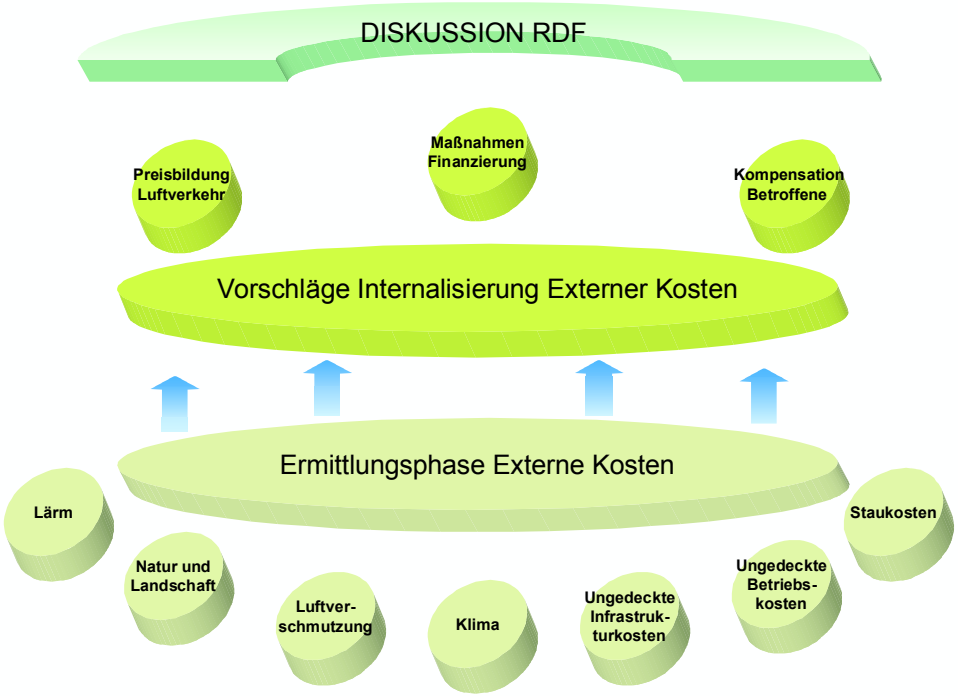
TÜV Süddeutschland – Niederlassung Frankfurt
Umweltservice
Dr. Erich Krämer
Mergenthaler Allee 27
65760 Eschborn
Tel.: 0 61 96/4 98-5 45
Fax: 0 61 96/4 98-5 65
E-Mail: erich.kraemer@tuev-sued.de

Laufzeit des Gutachtens

Beginn: Juni 2004 Ende: Juni 2005

G Steckbriefe abgeschlossener Gutachten

G-1: Gutachten „Ermittlung Externer Kosten des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt Main“



Mit dem vorliegenden Gutachten wurden die Externen Kosten des Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt quantitativ ermittelt. 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 die Externen Kosten, die lokal wirksam werden. Darüber hinaus wurden in dem Gutachten Vorschläge erarbeitet, wie die ermittelten externen Effekte internalisiert und in welcher Form sie in die Diskussion um den Ausbau des Flughafens Frankfurt eingebracht werden können.

Projektphase 1: Ermittlungsphase

Diese Phase war in zwei Arbeitspakete unterteilt:

- Sondierung der externen Kosten des Flughafens Frankfurt: Hier wurde überprüft, inwieweit es möglich ist, die verschiedenen Bereiche der externen Kosten des Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt zu ermitteln und welche Arbeiten dafür gegebenenfalls noch erforderlich sein würden.
- Quantitative Bestimmung der Externen Kosten des Flughafens Frankfurt: Die quantitative Bestimmung der externen Kosten des Luftverkehrs am Flughafen Frankfurt erfolgte für drei definierte Zustände: 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 spiegeln drei Varianten unter Berücksichtigung des

Baus einer zusätzlichen Start- und/oder Landebahn den Verkehrsbetrieb am Flughafen Frankfurt (Nordwest-, Nordost- und Südvariante) wider.

Projektphase 2: Internalisierungsphase

Hier wurden Vorschläge erarbeitet, in welcher Form die Internalisierung der Externen Kosten erfolgen soll. Vor allem drei Bereiche waren von den Gutachtern zu diskutieren:

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

Beteiligte Gutachter

Professor 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

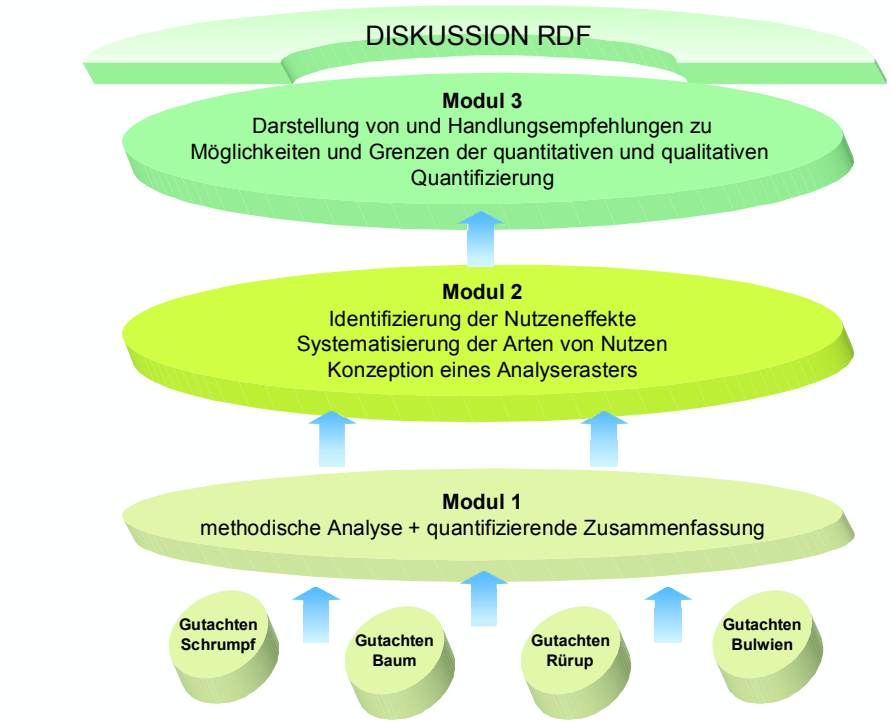
Qualitätssicherer

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: November 2003

G-2: Gutachten „Synopse ‚Der volkswirtschaftliche Nutzen des Flughafens Frankfurt'"



Die vorliegende Synopse zum volkswirtschaftlichen Nutzen des Flughafens Frankfurt stellt erstmals die gesamten volkswirtschaftlichen Nutzen, die vom Flughafen Frankfurt ausgehen, zusammenfassend und systematisiert in einer Synopse dar und zeigt darüber hinaus mögliche Wege auf, wie bisher nicht erfasste Nutzen methodisch korrekt und möglichst quantitativ erfasst werden können. Die Synopse liefert damit einen Beitrag zur Versachlichung der Diskussion um die volkswirtschaftlichen Nutzen und Externen Kosten des Flughafens Frankfurt.

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 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

Des erste Modul fasst die vier bestehenden Gutachten quantifizierend zusammen und analysiert sie hinsichtlich ihres methodischen Vorgehens.

Modul 2: Konzeption eines Analyserasters

Aufbauend auf den Ergebnissen aus Modul 1 werden im Modul 2 die aufgezeigten Arten von Nutzen, die durch den Flughafen Frankfurt entstehen, systematisiert dargestellt. Um den Nutzen eines so komplexen Wirtschaftsgebildes wie des Frankfurter Flughafens zu erfassen, wurden dabei zunächst zwei grundsätzliche Parameter geklärt:

- 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.?),
- 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 ist ein Analyseraster, mit dem der volkswirtschaftliche Nutzen des Frankfurter Flughafens, kategorisiert nach den jeweiligen Gesichtspunkten, darzustellen ist.

Modul 3: Möglichkeiten und Grenzen der Quantifizierung

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

Beteiligte Gutachter

Thomas Voßkamp, Bulwien AG München
Dr. Thomas Reichsthaler, Bulwien AG München
Bulwien AG
Oberanger 38
80331 München
Tel.: 0 89/23 23 76-0
Fax: 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

H Presseresonanz (Ausgewählte Beispiele)

RÜSSELSHEIMER ECHO

RDF sieht Klärungsbedarf

Flughafenausbau – Gefahren durch Ticona sollen noch genauer untersucht werden – RDF-Büro im Stadtzentrum

RAUNHEIM. Der Vorsitzende des Regionalen Dialogforums (RDF), Prof Dietrich Wörner, sieht bei den Gefahren im Zusammenhang mit dem bau der geplanten Nordwestbahn und dem benachbarten Ticona-Werk noch viel Klärungsbedarf. Wörner sprach sich gestern dafür aus, die Gefahren öffentlich zu diskutieren. Guter Anlass hierzu ist am Donnerstag (22.) um 20 Uhr eine Veranstaltung im Bonifatiuszentrum. Neben Wörner nehmen an dieser Veranstaltung auch der Vorsitzende der Störfallkommission des Bundes, Prof. Christian Jochum, ein Vertreter der TÜV Pfalz, der die Gefahren deutlich geringer als die Störfallkommission beurteilt, und ein Vertreter von Fraport teil.

„Die Risikodebatte muss öffentlich geführt werden", so Wörner gestern in einer Pressemitteilung. Wegen der Nähe zu Ticona habe man die aktuelle Diskussionsveranstaltung in Raunheim organisiert.

„Zwei Experten, drei Meinungen", sei bisher das Ergebnis der Risikoabwägung. Für Wörner ist Ticona längst nicht der einzige Streitpunkt beim Flughafenausbau. Auch der Fernbahnhof am Flughafen, der direkt neben der geplanten Landebahn liegt, aber auch das DEA-Tanklager und andere Betriebe müssten bei der Diskussion berücksichtigt werden.

Die Veranstaltungen des RDF in Raunheim beginnen am Donnerstag bereits um 18.30 Uhr, wenn die eigens geladenen Vertreter des Bürgernetzwerks im Bonifatiuszentrum mit den Fachleuten in kleiner Runde diskutieren. Dabei sollen Sachargumente und nicht politische Wertungen im Vordergrund stehen. Sachkundige Bürger können daran teilnehmen.

Um 20 Uhr beginnt der öffentlichen Teil der Veranstaltung. Dann sollen neben den Fachleuten vor allem die Bürger zu Wort kommen. Das RDF sei für Anregungen und Hinweise aus der Bevölkerung dankbar, betonte Ralf Eggert von der Rüsselsheimer Geschäftsstelle des RDF.

Heute (21.) zwischen 8.30 Uhr und 18 Uhr und am Donnerstag (22.) zwischen 8.30 Uhr und 16 Uhr richtet das RDF im Foyer des Stadtzentrums sein mobiles Bürgerbüro ein. Interessenten können sich dort zum Beispiel für einen Tag ein geeichtes Lärmmessgerät ausleihen. Doch niemand muss bei sich zu Hause selbst messen. Per Computersimulation kann inzwischen für fast jedes Grundstück in Raunheim der aktuelle Lärmwert und der Lärmwert beim Bau der geplanten Nordbahn hochgerechnet werden.

In dem Bürgerbüro gibt es aber auch Erläuterungen zu den aktuellen Gutachten. Weiterhin wird dort eine Umfrage durchgeführt, wie die Bürger der jeweiligen Stadt zum Flughafenausbau stehen. Jeder kann dort sein Votum abgeben.

Das Büro des Regionalen Dialogforums ist nicht zu verwechseln mit dem Fraport-Infobus, der Hinweise zum Schallschutzprogramm von Fraport gibt. Fragen zu diesem Programm können die Mitarbeiter des RDF nicht beantworten, weil sie damit nichts zu tun haben. *ha*

„Alle Risiken betrachten“

Dialogforum zur Flugsicherheit

RAUNHEIM · 25. APRIL · Die Risikodebatte zum Flughafenausbau will das Regionale Dialogforum jetzt auch in der Öffentlichkeit führen. 150 Bürger kamen zur Podiumsdiskussion nach Raunheim und ließen sich erklären, wie Statistiker mit der Sicherheitsfrage umgehen.

Wie häufig fällt ein Flieger vom Himmel, und welche Auswirkungen hat das am Boden? Das sind, salopp gesagt, die beiden Kriterien, nach denen die Gutachter Sicherheitsrisiken auf dem Frankfurter Flughafen berechnet haben.

Beim RDF-Diskussionsforum im Raunheimer Bonifatiuszentrum mussten die Bürger allerdings hartnäckig nachfragen, ehe Hartmut Fricke von der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung (GFL) diese allgemein verständliche Definition preisgab. Risiko, das sei Eintrittswahrscheinlichkeit mal Schadensausmaß, hatte es zuvor geheißen, und die Veranstaltung, die die sperrige Thematik der Risikoberechnung allgemein verständlich darstellen sollte, glich eher einem Expertenmeeting mit hohem Abstraktionsgrad. „Diese Diskussion ist viel zu theoretisch, das gibt mir als Bürger nichts“, meldete sich ein Raunheimer zu Wort und bekam kräftigen Beifall vom Publikum.

Flughafenausbau

Dialogforum lädt Experten an einen Tisch

Bensheim (re) ▪ Das Regionale Dialogforum (RDF) lädt die Anwohner des Flughafens zu einer Veranstaltung über die Risiken eines Flugzeugabsturzes. Wie das RDF mitteilt, stehen Risikoexperten Rede und Antwort; vertreten seien die Störfallkommission, der TÜV-Pfalz, die Gesellschaft für Luftverkehrsforschung, die Fraport AG und Det Norske Veritas, ein unabhängiges Institut, mit dem das RDF zusammenarbeitet. Mit ihnen diskutieren Dietrich Wörner, Vorsitzender des RDF, und der Bürgermeister von Raunheim, Thomas Jühe. Die Veranstaltung findet am Donnerstag (22.) um 20 Uhr im Gemeindezentrum St. Bonifatius (Jakobstraße 52) in Raunheim statt. Das RDF ist Bestandteil der Mediation und hat in dem Verfahren eine vermittelnde Funktion.

Frankfurter Rundschau, 03.07.2003 Regionale Presse

Zu Hause am Computer sehen, wie laut die Jets sind

Flughafen: Bürger können vom nächsten Jahr an Lärm und Maschinen genau zuordnen / Neue Software präsentiert

Von Wolfgang Schubert

Fluglärm und Flugrouten sollen für die Anwohner rings um den Frankfurter Flughafen transparent und nachvollziehbar werden. Vermutlich vom kommenden Jahr an können Bürger am eigenen Computer die Routen landender und startender Jets verfolgen, ihre exakte Höhe ablesen und Informationen abrufen, wie laut die Maschinen an den 26 Lärmmessstationen waren.

FRANKFURT. Es ist längst machbar: Auf dem riesigen Bildschirm im großen Saal des Bürgerhauses Südbahnhof hüpfen die Flugzeug-Symbole im Sekundenabstand ein Stückchen weiter. Blaue Flugzeuge sind im Landeanflug, rote auf den verschiedenen Abflugrouten. Zu jedem Mini-Flugzeug gehört ein kleines Kästchen, in dem Flugzeugtyp und aktuelle Flughöhe eingetragen sind. Unterlegt ist das Fluggeschehen rings um Rhein-Main mit einer Karte von Frankfurt und den angrenzenden Kommunen im Süden. Die Flugrouten lassen sich stadtteilgenau überprüfen. Abgebildet ist ein Tag im Februar 2003.

Den Prototyp für ein Fluglärm-Monitoring hat Klaus Voigt entwickelt. Der Inhaber der Firma „VSoft" hat mit Hilfe der Radarspuraufzeichnungen der Deutschen Flugsicherung (DFS) für diesen Februar-Tag und den an den 26 Messstationen zwischen Offenbach und Bischofsheim, Büttelborn und Frankfurt-Süd gemessenen Lärmpegeln der Jets eine grafische Darstellung entwickelt, die Aussagen über jeden Flug ermöglicht: Wie laut war das Flugzeug, um welchen Typ von welcher Fluggesellschaft hat es sich gehandelt, ist er von der normalen Route abgewichen?

„Wir erhoffen uns von dieser Form des Fluglärm-Monitorings, dass die Bürger wieder mehr Vertrauen zu den veröffentlichten Lärmwerten erhalten, die Entwicklung der Lärmbelastung vergleichbarer wird und mit der öffentlichen Kontrolle auch der Einstieg in die notwendige Lärmreduzierung gelingt", sagt Christof Ewen vom Institut für Organisationskommunikation (IFOK). Das IFOK führt die Geschäftsstelle des Regionalen Dialogforums (RDF), das den geplanten Ausbau des Frankfurter Flughafens begleiten soll.

„Dass wir dies den Bürgern in einem Jahr anbieten können", ist für Ewen absehbar auf Grund der drei am Dienstagabend im Südbahnhof vorgestellten Gutachten für den Aufbau eines Informationssystems zum Fluggeschehen und Fluglärm. In Los Angeles *(http://www4.passur.com/lax.html)* oder San Francisco *(http://live.airportnetwork.com/sfo/)* sind solche Internet-Angebote längst üblich. Dort kann man sich das Geschehen am Himmel mit einer Verzögerung von 15 bis 30 Minuten – dies erfolgt aus Sicherheitsgründen – auf den eigenen Bildschirm holen.

An einem ähnlichen System arbeitet inzwischen auch die Flugsicherung in Langen. „Wir sind intensiv dran", sagt DFS-Sprecherin Ute Otterbein. Allerdings stünden die Experten noch vor einigen Schwierigkeiten. Hauptproblem sei, die Radardaten in ein internetfähiges Werkzeug zu bekommen, ohne das eigene System für Hacker-Attacken von außen zu öffnen.

Weitgehend gelöst seien dafür Probleme mit dem Datenschutz. Da über die Flugdaten Rückschlüsse auf die Fluggesellschaft und den Piloten in der Kanzel sowie auf den Lotsen möglich sind, der die Maschine geführt hat, machten Flugkapitäne und Fluglotsen in der Vergangenheit Bedenken gegen die Veröffentlichung der Radardaten geltend. Diese seien, sagt Otterbein, „nach einem höchstrichterlichen Urteil aber ausgeräumt".

Unabhängig von all dem ist die Flughafenbetreibergesellschaft Fraport dabei, ihre 26 Messstationen komplett zu erneuern. Für 750 000 Euro werden nach Angaben von Mathias Brendle, Leiter der Abteilung Umweltstrategie, moderne Geräte und neue Software angeschafft. Zudem werden in Zukunft die Messergebnisse mit den Radaraufzeichnungen der Flugsicherung gekoppelt. Dies ermöglicht, viel präziser als bisher Lärm auch als Fluglärm zu erkennen. Da an zahlreichen Messstationen der Umgebungslärm (wie Straßenlärm) den von Flugzeugen ausgehenden Lärm überlagert, konnten viele Flüge bislang gar nicht registriert werden; diese Flüge wurden nachträglich berechnet.

Eine vollständige Sammlung der Presseberichterstattung zu den RDF-Veranstaltungen ist in den Veranstaltungsdokumentationen unter www.dialogforum-flughafen.de zu finden.

I Glossar/Abkürzungsverzeichnis

I-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
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
Handwerks-tag		Hessischer Handwerkstag
IHKs		Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern
Kath. Kirche		Kommissariat der katholischen Bischöfe im Lande Hessen
LÄKH		Landesärztekammer Hessen
HStT **HStGB**		Städte und Gemeinden der betroffenen Region in Hessen, entsandt durch den Hessischen Städtetag und den Hessischen Städte- und Gemeindebund: Darmstadt, Dreieich, Flörsheim, Frankfurt, Hattersheim, Hochheim, Kelsterbach, Mörfelden-Walldorf, Neu-Isenburg, Offenbach, Raunheim, Rüsselsheim.
SDW		Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, Landesverband Hessen e. V.
VhU		Vereinigung hessischer Unternehmerverbände e. V.
VC		Vereinigung Cockpit e. V.

ver.di		Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, ehemals DAG
IFOK		Institut für Organisationskommunikation, Bensheim

I-2: Verzeichnis/Glossar der im Text verwendeten Abkürzungen

ALP		Projektteam „Anti-Lärm-Pakt“
AP		Arbeitspaket
CDA		Continuous Descent Approach Kontinuierlicher Sinkflug
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 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